

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	11
Tagesordnungspunkt 9 Umweltauswirkungen	11
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	11
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	11
Christoph Ibach (Antragstellerin):	11
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	12
Manfred Henf (Antragstellerin):	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	13
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	13
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	13
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	13
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	21
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	21
Christoph Ibach (Antragstellerin):	21
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Wolfgang Houben (Einwender):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Christoph Ibach (Antragstellerin):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Christoph Ibach (Antragstellerin):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Ulrich Mischke (Einwender):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Wolfgang Houben (Einwender):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	27
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	27
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Christoph Ibach (Antragstellerin):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	29
Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):	29
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Christoph Ibach (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	31
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	33
Christoph Ibach (Antragstellerin):	34

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Christoph Ibach (Antragstellerin):	34
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	35
Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	37
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	38
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	38
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	38
Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):	38
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	46
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	46
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	46
Manfred Henf (Antragstellerin):	47
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	49
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	49
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	50
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	50
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	50
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	50
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	52
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	52
Wolfgang Houben (Einwender):	53
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	55
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	55
Wolfgang Houben (Einwender):	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	55
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	56
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	56
Wolfgang Houben (Einwender):	56
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	56
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	57
Wolfgang Houben (Einwender):	57
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	57
Ferdinand Lutter (Einwender):	57
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Ulrich Mischke (Einwender):	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Ulrich Mischke (Einwender):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	59

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	60
Manfred Henf (Antragstellerin):	60
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	61
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	62
Manfred Henf (Antragstellerin):	62
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	62
Lars Siewert (Stadt Willich):	62
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	62
Lars Siewert (Stadt Willich):	63
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	63
Lars Siewert (Stadt Willich):	63
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	63
Lars Siewert (Stadt Willich):	63
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	63
Lars Siewert (Stadt Willich):	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Manfred Henf (Antragstellerin):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Udo Hormes (Stadt Willich):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Christoph Ibach (Antragstellerin):	65
Udo Hormes (Stadt Willich):	65
Christoph Ibach (Antragstellerin):	66
Udo Hormes (Stadt Willich):	66
Christoph Ibach (Antragstellerin):	66
Udo Hormes (Stadt Willich):	66
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Udo Hormes (Stadt Willich):	66
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Jutta Danners (Einwenderin):	66
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	68
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Peter Gathen (Antragstellerin):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Peter Gathen (Antragstellerin):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Peter Gathen (Antragstellerin):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Peter Gathen (Antragstellerin):	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Peter Gathen (Antragstellerin):	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	71
Peter Gathen (Antragstellerin):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	71

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	71
Christoph Ibach (Antragstellerin):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	71
Christoph Ibach (Antragstellerin):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Udo Hormes (Stadt Willich):	72
Christoph Ibach (Antragstellerin):	72
Udo Hormes (Stadt Willich):	72
Christoph Ibach (Antragstellerin):	72
Udo Hormes (Stadt Willich):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Peter Gathen (Antragstellerin):	73
Udo Hormes (Stadt Willich):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Udo Hormes (Stadt Willich):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Udo Hormes (Stadt Willich):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Udo Hormes (Stadt Willich):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	74
Christoph Ibach (Antragstellerin):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Wolfgang Houben (Einwender):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
Christoph Ibach (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
Wolfgang Houben (Einwender):	76
Christoph Ibach (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	77
Christoph Ibach (Antragstellerin):	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	78
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	78
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	78
Christoph Ibach (Antragstellerin):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Christoph Hölter (Kreis Viersen):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	80
Wolfgang Houben (Einwender):	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Christoph Ibach (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	82
Christoph Ibach (Antragstellerin):	82
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83

Rainer Kammann (Stadt Viersen):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	87
Christoph Ibach (Antragstellerin):	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	88
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	88
Christoph Ibach (Antragstellerin):	88
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	89
Christoph Ibach (Antragstellerin):	89
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	89
Christoph Ibach (Antragstellerin):	89
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	89
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	92
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	92
Reinhold Tänzer (BR Düsseldorf):	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	92
Ferdinand Lutter (Einwender):	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Ferdinand Lutter (Einwender):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Ferdinand Lutter (Einwender):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	95
Christoph Ibach (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	96
Manfred Henf (Antragstellerin):	97
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	99
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	99
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	100
Manfred Henf (Antragstellerin):	100
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	104
Christoph Ibach (Antragstellerin):	104
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	105
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	105
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	106
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	106
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	106
Christoph Ibach (Antragstellerin):	106
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	106
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	106
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	107
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	107
Christoph Ibach (Antragstellerin):	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	107
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	107
Christoph Ibach (Antragstellerin):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108
Christoph Ibach (Antragstellerin):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	120
Lars Siewert (Stadt Willich):	120
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Werner Schwarz (Einwender):	121
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	121
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Heinz Meurer (Einwender):	121
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
Heinz Meurer (Einwender):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	122
Heinz Meurer (Einwender):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
Werner Schwarz (Einwender):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
Werner Schwarz (Einwender):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
Werner Schwarz (Einwender):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
Marlies Giepner (Einwenderin):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
Jörg Pohl (Einwender):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
Werner Schwarz (Einwender):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
Werner Schwarz (Einwender):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Werner Schwarz (Einwender):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Werner Schwarz (Einwender):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Werner Schwarz (Einwender):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Werner Schwarz (Einwender):	125
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	126
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	126
Werner Schwarz (Einwender):	126
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	127
Werner Schwarz (Einwender):	127
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Werner Schwarz (Einwender):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Werner Schwarz (Einwender):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Hermann Schmitz (Einwender):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	130
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	130
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Jörg Pohl (Einwender):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131

Jörg Pohl (Einwender):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	131
Jörg Pohl (Einwender):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Jörg Pohl (Einwender):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	134
Jörg Pohl (Einwender):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	134
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	134
Jörg Pohl (Einwender):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	135
Jörg Pohl (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	136
Jörg Pohl (Einwender):	136
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	136
Jörg Pohl (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Jörg Pohl (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Jörg Pohl (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Martin Rothe (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Käthe Müller (Einwenderin):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Käthe Müller (Einwenderin):	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Käthe Müller (Einwenderin):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Jörg Pohl (Einwender):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Wolfgang Houben (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Käthe Müller (Einwenderin):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Käthe Müller (Einwenderin):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Käthe Müller (Einwenderin):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	147
Käthe Müller (Einwenderin):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Käthe Müller (Einwenderin):	147
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	147
Käthe Müller (Einwenderin):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Käthe Müller (Einwenderin):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Käthe Müller (Einwenderin):	148
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	148
Käthe Müller (Einwenderin):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148

Käthe Müller (Einwenderin):	148
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	149
Käthe Müller (Einwenderin):	149
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	149
Käthe Müller (Einwenderin):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	150
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Rolf Zerressen (Einwender):	150
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Rolf Zerressen (Einwender):	151
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	151
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	152
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	152
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	152
Wolfgang Houben (Einwender):	153
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	153
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	153
Wolfgang Houben (Einwender):	153
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	153
Heinz Meurer (Einwender):	153
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	153
Thomas Rohde (Einwender):	153
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	153
Thomas Rohde (Einwender):	154
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	160
Thomas Rohde (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Jörg Pohl (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Jörg Pohl (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Jörg Pohl (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Jörg Pohl (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Jörg Pohl (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	164
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	164
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	165
Ingeborg Arndt (Einwenderin):	165
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	165
Käthe Müller (Einwenderin):	166
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	166
Käthe Müller (Einwenderin):	166
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Käthe Müller (Einwenderin):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Käthe Müller (Einwenderin):	168
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	168
Käthe Müller (Einwenderin):	168
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	168
Martin Rothe (Einwender):	168
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	169
Martin Rothe (Einwender):	169
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	169

Martin Rothe (Einwender):	169
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	169
Heinz Meurer (Einwender):	169
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	170
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	170
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	170
Jörg Pohl (Einwender):	170
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	170
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	170
Jörg Pohl (Einwender):	170
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	171
Jörg Pohl (Einwender):	171
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	171
Herbert Schäfer (Einwender):	171
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	171
Herbert Schäfer (Einwender):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Werner Schwarz (Einwender):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Werner Schwarz (Einwender):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Werner Schwarz (Einwender):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Bernward Ilse (Betroffener):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	174
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	174
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Wolfgang Houben (Einwender):	174
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	175
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	175
Wolfgang Houben (Einwender):	175
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	177
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	177
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	177
Wolfgang Houben (Einwender):	178
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	178
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	178

Beginn: 10:03 Uhr

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Guten Morgen! Wir setzen die Erörterung heute um 10:03 Uhr fort. Ich rufe auf:

**Tagesordnungspunkt 9
Umweltauswirkungen**

Zunächst bitte ich die Antragstellerin, in das Thema einzuführen. Ich schlage vor, dass wir uns im ersten Schritt mit der Umweltverträglichkeitsstudie und im zweiten Schritt mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan beschäftigen. Das soll allerdings nur eine Anregung sein. Selbstverständlich können Sie in Ihren Redebeiträgen zu beiden Punkten sprechen. – Ich erteile Herrn Zerbe das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auch von mir einen guten Morgen! Wir haben heute auf dem Podium die Herren Henf und Ibach. Beide Herren sind gutachterlich für uns tätig gewesen. Herr Ibach wird jetzt eine erste, ganz kurze Einführung in das Thema geben. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Guten Morgen, Frau Vorsitzende, guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich bin Landschaftsplaner und Landschaftsarchitekt und vertrete hier das Büro Normann, Landschaftsarchitekten aus Düsseldorf. Das Büro Normann Landschaftsarchitekten besteht seit nunmehr 22 Jahren mit ständigem Sitz in Düsseldorf. In unserem Büro werden sämtliche Aufgaben der Landschaftsarchitektur abgedeckt. Das Ingenieurbüro Normann wurde seitens der Antragstellerin mit der Erstellung der erforderlichen Fachgutachten Umweltverträglichkeitsstudie und landschaftspflegerischer Begleitplan beauftragt.

Die hier geplanten Neubaumaßnahmen sind in der Anlage 1 UVPG unter Punkt 14.12.1 aufgeführt: Bau eines Flugplatzes mit einer Start- und Landebahngrundlänge von mehr als 1.500 m. im Rahmen des anhängigen Planfeststellungsverfahrens ist daher grundsätzlich die Umweltverträglichkeit zu prüfen und die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie erforderlich. Weiterhin stellt das genannte Bauvorhaben laut § 4 Landschaftsgesetz NW einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Daher ist hier gemäß § 6 Abs. 2 Landschaftsgesetz die auch Aufstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans erforderlich. In dem landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Angaben zusammengestellt, die der Behörde

neben der UVS als Grundlage zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung dienen; wir bringen damit die Basisinformationen.

Zur Feststellung des Untersuchungsrahmens für die nach § 6 des UVPG vom Vorhabensträger beizubringenden Unterlagen fand bereits am 20. August 2001 bei der Bezirksregierung ein Scopingtermin statt. Im Rahmen der Antragsunterlagen wurden auch verschiedene Sondergutachten erstellt; im Ergebnis wurden neben der UVS folgende Gutachten in die Umweltverträglichkeitsstudie integriert: das fluglärmetechnische Gutachten, das Gutachten zu Luftverunreinigungen, das Bodenschallgutachten, das lärmmedizinische Gutachten, das Vogelschlaggutachten, die avifaunistische Untersuchung der Biologischen Station Krickenbecker Seen und eine geotechnische Stellungnahme.

Ich mache noch eine kurze Anmerkung zu der Begrifflichkeit UVP und UVS: Die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz in Verbindung mit § 8 ff. Luftverkehrsgesetz berührt einen unselbstständigen Teil des verwaltungsbehördlichen Verfahrens. In der Umweltverträglichkeitsstudie UVS werden die Angaben zusammengestellt, die unter anderem der Behörde als Grundlage zur Durchführung der UVP dienen. Weiterhin wird, wie ich eben ausgeführt habe, der landschaftspflegerische Begleitplan Grundlage der UVP. Da es um verwaltungsrechtliche Verfahren geht, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung zuvörderst Behördensache. Die gesetzliche Umweltverträglichkeitsprüfung wird von der Stelle durchgeführt, die für das jeweilige verwaltungsrechtliche Verfahren zuständig ist. Im rechtlichen Sinne sind an der UVP der Vorhabensträger, die betroffene Öffentlichkeit, anerkannte Verbände und weitere Behörden als Akteure beteiligt. Das sage ich zur Information, weil häufig in den Stellungnahmen die Begrifflichkeiten UVP und UVS etwas durcheinander geworfen worden sind. Damit ist klar: Wir bringen mit der UVS und dem Begleitplan zusammen mit den anderen erstellten Fachgutachten Basisdaten, aber die UVP, die Umweltverträglichkeitsprüfung, wird dann durch die Behörde stattfinden.

Ich schlage vor, dass Herr Henf als weiterer Gutachter, der primär die zoologischen Aspekte mit uns betreut hat, ebenfalls eine kurze Einführung gibt. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Ibach. – Dann Herr Henf, bitte.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Guten Morgen, Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich bin Diplombiologe, Büro für Ökologie in Mettmann, und habe im Rahmen der Planung faunistische Kartierungsdaten erhoben. Mein Büro arbeitet bundesweit im Bereich der Erstellung biologisch-ökologischer Grundlagendaten; im Rahmen der Flugplatzenerweiterungsplanung war ich schwerpunktmäßig im Bereich der habitologischen Kartierung, also von Amphibien- und Reptilienlebensräumen tätig, habe aber auch einige andere Aspekte mit betrachtet. Falls also Fragen zu dem Aspekt

Tierartenschutz bestehen, werde ich gern versuchen, Ihnen diese zu beantworten. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Henf, für die Ergänzung. – Ich schlage vor, dass wir nunmehr mit der Rednerliste beginnen. Als erster Redner findet sich dort Herr Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Einen schönen guten Morgen! Die Umweltverträglichkeitsstudie ist eigentlich nicht der Stein des Anstoßes, den die Landwirtschaft sieht. Frau Hörr, ich habe mich auf die Rednerliste setzen lassen, weil es mir um den landschaftspflegerischen Begleitplan geht. Ich hoffe, Sie sind damit einverstanden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Natürlich.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Danke schön. – Unsere Stellungnahme haben wir mit folgendem Vermerk abgeschlossen:

Zeichnerische Ungenauigkeiten

Die dargestellten Kompensationsmaßnahmen im Übersichtsplan „Externe Kompensationsmaßnahmen“ weisen in Teilbereichen zeichnerische Ungenauigkeiten auf und stimmen nicht immer mit dem Grunderwerbsverzeichnis detailgenau überein.

Das konnten wir damals noch nicht intensiver prüfen. Mittlerweile habe ich Zugang zum Kataster und will Ihnen jetzt etwas näher darlegen, was wir mit diesem Punkt gemeint haben.

(Karte)

Diese uns vorliegende Karte stammt nicht aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan, sondern ist Bestandteil des Grunderwerbsverzeichnisses. In diesem Kartenausschnitt sind die Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, grün dargestellt. Ich gehe zunächst auf einen Bereich nördlich von Neersen ein. Hier gibt es parallele Benennungen von Flächen in zwei Planfeststellungsverfahren. Das konnten wir damals noch nicht nennen, weil das zweite Planfeststellungsverfahren später stattfindet. Zum einen geht es um die Flächen, die mit den Nummern 1, 2, 3 und 4 bezeichnet sind. Sie tauchen auch in der Kompensationsflächenkarte für die A 52 Grenzübergang Niederlande auf. Sie sind also in beiden Verfahren benannt. Das ist sicherlich ein Punkt, den man klären kann. Ich weiß, dass dazu auch Gespräche geführt worden sind. Nur der Vollständigkeit halber führe ich es hier auch auf.

Ich stelle einmal dar, wie es zu so etwas kommen kann: Ein Vorhabensträger muss nicht zwingend Eigentumsrechte schon erwerben oder sich Flächen reservieren, um sie in den Plan einzutragen; er kann das relativ frei gestalten. Es kann auch Eigentümer geben, die ihre Flächen unterschiedlichen Handelnden anbieten. Dann kann es durchaus sein, dass so etwas wie hier passiert. Hier wird man sich sicherlich in irgendeiner Form einigen müssen; in welcher Form, weiß ich noch nicht. Es gibt allerdings wohl auch eine Veränderungssperre für den zweiten Vorhabensträger, wenn der erste so etwas bereits in seinem Plan stehen hat. Es ist jetzt müßig, weiter darüber zu philosophieren, aber meiner Meinung nach mussten wir es hier aufführen.

Ich bleibe oben in dieser Ecke und werde etwas detailgenauer. Dort gibt es zu viele dargestellte Flächen im Grunderwerbsverzeichnis, die aber in diesem Verzeichnis aufgeführt sind. Zwei dieser Flächen sind so dargestellt. Wenn man die blauen Linien nimmt und im Kataster nachsieht, was im Grunderwerbsverzeichnis steht, dann stellt man fest, dass das, was hier rot schraffiert ist, de facto im Grunderwerbsverzeichnis steht. Die übrigen Flächen sind hier immerhin zwei ganz eindeutig klare Katasterflächen; es gibt eine zeichnerische Ungenauigkeit, die in die nächste Fläche hineingeht. Diese Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis nicht enthalten. Das ist sicherlich auch nicht furchtbar schlimm, weil hier höchstens jemandem suggeriert wird, er sei betroffen, er es aber gar nicht ist. Was zählt? Die Karte oder das Grunderwerbsverzeichnis? Ich weiß es nicht.

(Karte)

Es gibt einen ähnlichen Fall, ein bisschen weiter südlich im Bereich des Neersener Kreuzes. Auch hier haben wir an der Cloer zwei groß eingezeichnete Flächen; im Grunderwerbsverzeichnis sind die rot schraffierten Flächen zu finden. Die übrigen grünen Flächen sind ebenfalls optisch-zeichnerisch eigentlich zu viel dargestellt. Das ist meines Erachtens noch nicht so dramatisch.

Aber jetzt kommen wir in einen Bereich, in dem es schon etwas schwieriger wird, den Bereich in der Nähe der Autobahnauffahrt Neuwerk. Hier haben wir nämlich dargestellte Flächen und nicht dargestellte Flächen, die aber im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt sind. Das ist die andere Seite. Hier sind in der Karte im Grunde genommen drei Flächen zeichnerisch dargestellt. Wir finden im Grunderwerbsverzeichnis diese rot schraffierten Flächen. Hier sei noch einmal hervorgehoben: Die roten Flächen, die jetzt hier auftauchen, sind Flächen, die im Grunderwerbsverzeichnis stehen; aber die Eigentümer und Anlieger konnten sich anhand der Karte nicht darüber informieren, dass sie in irgendeiner Form betroffen sind. Ich gehe davon aus, dass zunächst einmal die Karte entscheidend ist, um eine Betroffenheit erkennen zu können, und man nicht unbedingt jedem zumuten kann und muss – Vor allen Dingen können sich Anlieger, die ja auch betroffen sein können – das ist der Sinn einer solchen Offenlegung –, nicht melden. Es könnten auch Anlieger dagegen sein, dass neben ihnen Kompensationsflächen errichtet werden. Sie konnten sich aufgrund der Karte nicht

schlau machen und hatten auch keine Katasterdaten über die Anlieger nebenan. Es handelt sich um 1,24 ha, also noch keine sehr große Problematik. Hier tauchen fünf einzelne Parzellen auf.

(Karte)

Der nächste Fall ist ein bisschen weiter nordöstlich. Hier haben wir auch diese Situation: Die Flächen sind dargestellt, das findet sich im Grunderwerbsverzeichnis und diese roten Flächen sind diejenigen, die in der Karte nicht aufgeführt sind; im Grunderwerbsverzeichnis finden wir sie. Das sind immerhin 12,07 ha in 17 einzelnen Parzellen.

(Karte)

Es geht aber noch weiter. Wir gehen in den Bereich der Autobahnauffahrt Schiefbahn, ein bisschen südlich davon. Hier gibt es auch wieder einen Bereich, in dem wir diese grün dargestellten Flächen haben. Das, was hier rot schraffiert ist, finden wir im Grunderwerbsverzeichnis. Was jetzt rot zu erkennen ist, ist das, was zeichnerisch nicht erkennbar war. Das ist eine komplette Parzelle. Sie ist in der Karte teilweise mit überlagert in der zeichnerischen Darstellung, aber in der Gesamtheit nicht dargestellt worden. Das sind etwa 3,5 ha, die hier zeichnerisch nicht aufgeführt worden sind. Ich bin damit aber noch nicht fertig.

(Karte)

Gehen wir zum nächsten Fall über. Das ist der Bereich des Birkenhofes. Auch hier ist eine Fläche dargestellt. Sie erkennen am Jüchener Bach die kleine Kläranlage. Im Grunderwerbsverzeichnis ist die Fläche aufgeführt, wobei ich eine Einschränkung vornehmen muss: Nur ein Teil der südlicheren Fläche und nicht die Gesamtheit ist dann auch als zu beanspruchende Fläche aufgeführt. Wenn man das mit ihren Flächenanteilen annimmt, stehen von dieser etwa 10 ha großen Parzelle im Grunderwerbsverzeichnis nur 4,5 ha als zu beanspruchende Fläche. Zeichnerisch wurden aber nur 3,5 ha dargestellt. Hier ist also ein kleiner Streifen – das ist wahrscheinlich dieser Bereich; es ist nicht genau zeichnerisch dargestellt – nicht aufgetaucht. 1 ha tauchen hier nicht auf. Ich bin aber noch immer nicht fertig.

(Karte)

Ich nehme jetzt den Bereich südlich der Auskiesung; dazu gehört auch dieser Bereich. Das ist das, was wir im Kataster finden: eine in sich zusammenhängende Fläche, die etwa einen Umfang von 60 bis 65 ha ausmachen soll. Das Rote sind die nicht dargestellten Flächen. Hierbei handelt es sich um 18,35 ha in 17 Parzellen. Meines Erachtens bedarf es durchaus einer entsprechenden Würdigung des Ganzen, wie man damit später umgeht.

Ich bleibe noch in diesem Bereich. Wir haben Konflikte mit dem beabsichtigten Tagebau Kleinenbroich.

(Karte)

Das ist jetzt der Ausschnitt, um den es hier geht: der Bereich des beabsichtigten Tagebaus. Dazu gibt es noch kein eingeleitetes Planfeststellungsverfahren; ein Scopingtermin hat stattgefunden. In Bezug auf diese Flächen sehe ich folgendes Problem, das ich eingangs bereits ausgeführt hatte. Bei ihnen gibt es einen Anbieter und zwei Vorhabensträger, die es sich zu eigen gemacht haben. Ich würde mich schwer wundern, wenn die Eigentümer dieser Flächen bereit wären, bei der eventuell in Aussicht stehenden Auskiesung in einem Tagebau diese Flächen an den Vorhabensträger hier zu veräußern. Das ist eine Geldfrage. In dem Kies steckt relativ viel Geld. Ich weiß nicht, was de facto vorliegt. Ich weiß von einigen dieser aufgeführten Flächen, dass die Eigentümer bisher vom Vorhabensträger noch kein einziges Mal überhaupt darüber informiert worden sind, dass sie die Fläche in Anspruch nehmen wollen. Insbesondere hinsichtlich einer Veränderungssperre für eine solche Fläche ist das durchaus ein Punkt, an dem sich der eine oder andere Eigentümer ein bisschen darüber wundert, was da mit seinen Flächen passieren soll. Ich möchte darüber jetzt hier nicht weiter philosophieren. Ich weiß nur, dass dies mit großer Wahrscheinlichkeit ein Problem sein wird.

Ich habe noch einen anderen Punkt, den wir auch in unserer Stellungnahme vorgetragen haben. Es geht um die Missachtung des rechtlichen Status eines Teils der in Anspruch zu nehmenden und beeinträchtigten Waldflächen. Ein Teil der Waldflächen wurden nicht entsprechend ihrem rechtlichen Status, sondern nach dem Status quo bewertet. Das, was ich jetzt ausführen werde, wird sicherlich den einen oder anderen stutzen lassen, denn es ist eher ein Vortrag pro Antragsteller, weil die Landwirtschaft selbstverständlich ein Interesse daran hat, dass die Bewertungen so klein gehalten werden wie nur irgend möglich, damit die Kompensationsflächen auf landwirtschaftlichen Flächen möglichst klein bleiben.

Dazu ist in Anlage 14.01 des landschaftspflegerischen Begleitplans auf Seite 77 vorn folgender Text zu finden:

Die Eingriffsbilanz in Wald bzw. waldähnliche Strukturen wird dadurch beeinflusst, dass eine alte Planfeststellung von 1969, die rechtswirksam ist, mit der neuen Planfeststellung verschnitten werden muss und insofern bestimmte Höhenbegrenzungen schon geltendes Recht sind. Trotz Auflagen und Entschädigungen wurden die Waldflächen aus dem alten Planfeststellungsverfahren jedoch nicht umgewandelt. Nach Einsicht des Planfeststellungsbeschlusses von 1969 wurden die Waldeingriffe auch nicht unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten im Sinne der Eingriffsregelung beurteilt.

Im Benehmen mit dem Forstamt Mönchengladbach, den unteren Landschaftsbehörden der Kreise Viersen, Neuss und der Stadt Mönchengladbach sowie der höheren Landschaftsbehörde Bezirksregie-

zung Düsseldorf wird der durch die Hindernisfreiheit bedingte Eingriff im Bereich des Flughafens und Umgebung anhand des Status quo, das heißt keine Überlagerung mit zurückliegenden Genehmigungen, wie folgt bewertet:

Ich will zunächst einmal darlegen, worum es hier überhaupt geht. Ich habe versucht, das ein bisschen darzulegen, damit das auch optisch ein wenig klarer wird.

(Karte)

Es geht hier um eine Karte. Sie sehen einen Ausschnitt aus der Anlage 13.1; das ist die Umweltverträglichkeitsstudie. Wir sehen hier unten die graue Linie; das ist die bestehende Startbahn, jetzt etwa 100 m mit der nördlichen Kante nach Norden verlagert die neue, beabsichtigte Startbahn. Dunkelbraun ist der Bereich der bestehenden Wälder eingezeichnet, der komplett gerodet werden muss, um dieses Vorhaben realisieren und die Sicherheitsvorschriften einhalten zu können. Außerdem sehen Sie hier eine Meterstaffelung. Das ist die Höhenstaffelung, denn der Wald weiter nördlich darf aufgrund von Sicherheitsbestimmungen bestimmte Höhengrenzen nicht überschreiten. Das ist erst einmal der Punkt, um den es hier geht. Ich habe versucht, dies anhand einer Höhenschnittlinie ein bisschen näher darzulegen: Wir haben die alte Bahn; jetzt kommt die neue Bahn. Sie wird auf diesen Wald zu verlagert. Weiter haben wir eine Stufenlinie, die den Sicherheitsbedingungen gerecht wird. Diese blaue Linie entspricht den Anforderungen.

Was haben wir weiterhin? Wenn ich jetzt einmal nur unterstelle – ich kenne den alten Planfeststellungsbeschluss nicht –, dass die gleichen Sicherheitsbestimmungen auch schon für den aktuellen Flughafen bestehen, etwa 125 m seitlich der Start- und Landebahn Freiheit und dann ähnliche Abstufungen – – Das weiß ich nicht genau; es kann also sein, dass dafür andere Bestimmungen bestehen und auch die Steigung dieser Linie eine andere ist. Ich habe es jetzt einfach nur einmal unterstellt, um das symbolisch darzustellen. Wir haben jetzt aber immer noch einen de facto bestehenden Wald, weil diese Sicherheitsauflagen nicht eingehalten worden sind. Dieser Wald ist nicht in den eigentlich für die Sicherheit erforderlichen Zustand gebracht worden. Die Sicherheitsfrage geht mich nichts an. Aber das, was ich hier gelb dargestellt habe, ist der Bereich, der dem Status quo entspricht. Der grüne Bereich unterhalb der roten Linie stellt die Rechtslage dar.

Der Wald in dem gelben Bereich ist jetzt bewertet worden, als ob er dort steht, aber er wäre wesentlich weniger wert, wenn er tatsächlich den Sicherheitsbestimmungen entsprechend kurz gehalten worden wäre. Das sieht man auch an den anderen Sachen. Das, was hier geschieht, ist etwas, was wir als Landwirtschaftskammer absolut nicht respektieren wollen.

Was ist denn hier passiert? Mehrere Behörden haben mit einem Antragsteller im Vorfeld abgestimmt, wie mit einer bestimmten Fragestellung im Rahmen der Erarbeitung umgegan-

gen werden soll. Das ist an sich nichts Ungewöhnliches; das ist durchaus üblich und auch legitim. Wie sonst soll ein Antragsteller ein solches Vorhaben vorbereiten? Er muss vorher Gespräche mit den entsprechenden Behörden führen, um zu erkennen, wo es langgeht. Hier ist es aber doch etwas anders. Hier wurde erstens entschieden, dass man sich über eine bestehende Rechtslage hinwegsetzt; zweitens wurden die Belange anderer Behörden damit tangiert, nämlich die der Landwirtschaft. Ich beziehe mich jetzt also nur auf die Belange der Landwirtschaftskammer NRW als Landesoberbehörde. Die anderen Belange – es können auch andere mit betroffen sein – wurden eventuell auch tangiert, aber sie wurden dazu nicht gehört.

Aus dieser Entscheidung ergeben sich Kompensationsforderungen in erheblichem Umfang, für die ausschließlich landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen werden sollen. Der Umfang der beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen ist Ursache der meisten Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, die wir vorgetragen haben. Berührt wird auch das GEP-relevante Ziel der Prüfung des unabweisbaren Bedarfs. Das ist nicht nur eine Frage des Vorhabens überhaupt, wo dies auf der GEP-Ebene unserer Auffassung nach zu prüfen ist – Frau Hörr, wir hatten anfangs darüber diskutiert –; vielmehr ist es meines Erachtens auch eine Frage der einzelnen Maßnahmen vor Ort. Der unabweisbare Bedarf ist also nicht nur in Bezug auf das Vorhaben selber zu prüfen; das ist meiner Meinung nach die Ebene des GEP. Wie Frau Hörr dargelegt hatte, geht es ebenso um die einzelnen Ziele des GEP. Auch sie sind innerhalb des Verfahrens – wenn entschieden worden ist, es soll kommen oder nicht kommen – trotzdem zu prüfen. Dafür sind sie auch da, um innerhalb des Verfahrens geprüft zu werden. Die Abwägung der Unabweisbarkeit des Bedarfs berührt also nicht nur das Vorhaben selber, sondern ist auch innerhalb des landschaftspflegerischen Begleitplanes vorzunehmen.

Nach Auffassung der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen kann die Frage der Berücksichtigung des Status quo der bestehenden und beeinträchtigten Waldflächen nur Gegenstand der Abwägung der Planfeststellung selber sein. Um darüber befinden zu können, ist darzulegen, wie sich der Kompensationsumfang unter Berücksichtigung der vorhandenen Rechtslage errechnet. Wie soll man abwägen können, wenn man nicht weiß, worum es vom Umfang her eigentlich geht? Ich kann es nicht abschätzen; mir liegen keine Unterlagen vor. Ich kann nicht in den alten Planfeststellungsbeschluss hineinsehen. Das ist auch nicht mein Auftrag. Meine Aufgabe ist es vielmehr, auf dieses Problem aufmerksam zu machen.

Aus diesem Grund und in Verbindung mit den nicht im Grunderwerbsplan dargestellten Kompensationsflächen stellt die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen folgenden

Antrag:

Erneute Offenlegung im Deckblattverfahren für folgende Unterlagen:
Anlage 14.01, Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Anlage 14.02 ff., Planunterlagen zum landschaftspflegeri-

schen Begleitplan, Anlage 15.01, Grundstücksverzeichnis, und Anlage 15.03, Übersichtsplan zu den Ausgleichsflächen.

Ich habe vorher dargelegt, welche Probleme es im Hinblick darauf gibt.

Begründung: Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellte Vorentscheidung für die Berücksichtigung des Status quo der Waldflächen greift einer Abwägung im Planfeststellungsverfahren vor und berührt die Interessen anderer Behörden, die nicht beteiligt wurden. Die vorgelegte Karte ist in erheblichem Umfang fehlerhaft oder das Grundstücksverzeichnis ist fehlerhaft. Etwas über 36 ha des tabellarischen Grunderwerbsverzeichnisses sind nicht abgebildet. Weitere circa 6,5 ha wurden an anderen Stellen zuviel dargestellt. – Ich spare mir jetzt die einzelnen Maßnahmen.

Des Weiteren werden 6,7 ha schon in anderen Planfeststellungsverfahren – Neubau der A 52 von Elmpf bis Bundesgrenze, Anlage GE 12 – als Ausgleichsflächen dargestellt. Die Verwendung und Nutzungsänderung landwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzter Flächen ist mit nur wenigen Ausnahmen ein Eingriff in die Agrarstruktur. Die Agrarstruktur ist ein öffentlich-rechtlicher Belang. Es geht dabei nicht nur um Wegeverhältnisse; es geht auch um mögliche Existenzgefährdungen, die nicht nur durch den Entzug von Eigentum, sondern auch durch den Entzug von Pachtland entstehen können. Auch die Existenzgefährdung über den Entzug von Pachtland ist im Planfeststellungsverfahren abwägungsrelevant.

Ohne neue Offenlegung über ein Deckblattverfahren ist es der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen nicht möglich, eventuell sich erneut abzeichnende Existenzgefährdungen oder sonstige Eingriffe in die Agrarstruktur zu erkennen. Auch die von der Lage oder Gestaltung oder durch Pachtflächenentzug selbst Betroffenen hätten ohne erneute Offenlage im Deckblattverfahren praktisch kein Rechtsmittel, obwohl sie tatsächlich von einer solchen Änderung berührt würden. Allein der nachträgliche Nachweis des Antragstellers über die Verfügungsgewalt über Grundstücke für Kompensationsflächen reicht bei dem zu erwartenden Umfang unserer Auffassung nach nicht aus, um Änderungen insbesondere der Lage der Kompensationsflächen allein über nachgereichte Unterlagen im Planfeststellungsbescheid zu genehmigen.

Es geht hier nicht um einzelne kleine Aufforstungsflächen von ein paar hundert Quadratmetern, sondern um Größenordnungen, die so raumbedeutsam sind, dass sie GEP-Relevanz erreichen. Es geht auch darum, dass die Planungshoheit der Kommunen tangiert sein könnte, z. B. über die Festsetzung von Wald im Flächennutzungsplan oder über die Gestaltung des Raumes für die Naherholung. Wollen sie das? Dieses Beispiel soll nur zum Ausdruck bringen, dass nicht nur die privaten und öffentlich-rechtlichen Belange der Landwirtschaft, sondern darüber hinaus auch andere Belange betroffen sein können, die sich praktisch nur über eine entsprechende Offenlage gesichert prüfen lassen.

In diesem Zusammenhang führen wir aus, dass etwa 39,3 ha der laut Grunderwerbsverzeichnis beabsichtigten Kompensationsflächen von einer Planung zur Auskiesung – Scopingtermin war am 19. Mai 2005 – überlagert werden. Wir stellen infrage, ob der Antragsteller tatsächlich über diese Flächen ganz oder im Einzelnen jetzt schon rechtssicher verfügen kann. Wir halten dies für unwahrscheinlich, da die Grundstückspreise im Falle einer Auskiesung erheblich über den üblichen Preisen für landwirtschaftliche Nutzflächen liegen.

Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass sich die von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren vom 2. Juni 2004 dargestellten Existenzgefährdungen von 13 landwirtschaftlichen Betrieben weitgehend auf das Grundstücksverzeichnis und nicht auf die Karte stützen, ohne dass uns damals die genaue Lage der dort aufgeführten Flächen im Einzelnen bekannt war. Deswegen konnten wir auch nicht detaillierter darauf eingehen. Wir können das also jetzt erst nachholen.

Ich habe noch eine Frage, die vielleicht ein bisschen ketzerisch wirkt: Kann die Bezirksregierung über den Punkt den Status quo noch neutral abwägen, nachdem ihre obere Landschaftsbehörde im Vorfeld sozusagen präjudizierend schon beteiligt war?

Das, was ich jetzt vorgetragen habe, ist ein ziemlich großer Block. Ich bin noch nicht fertig, aber jetzt kommt ein Einschnitt, weil ich dann noch auf einzelne Maßnahmen zu sprechen kommen werden. – Ich schlage Ihnen vor, Frau Hörr, dass wir das jetzt diskutieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Scholz, für Ihre bisherigen Ausführungen. Könnten Sie uns Ihren Antrag schriftlich einreichen? Das wäre eine Hilfe für uns.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ich schlage Ihnen vor, Ihnen die Blätter an die Hand zu geben, die ich hier zum Vortrag hatte; gleichzeitig bekommen Sie die auf eine CD gebrannte Datei. Würde das ausreichen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das reicht aus, vielen Dank. – Dann gebe ich zum einen die Fragen zur Diskrepanz der Flächen im Grunderwerbsverzeichnis und im Plan und zum anderen die zuerst angesprochene Frage an Herrn Zerbe weiter. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Scholz, Sie werden Verständnis haben: Ich sehe Ihre Präsentation heute auch zum ersten Mal. Darin werden ausschnittsweise ein paar Flächen gezeigt. Man kann also auf die Schnelle überhaupt nicht fachkundig Stellung nehmen. Ich äußere also die gleiche Bitte an Sie, die auch Frau Hörr geäußert hat: Würden Sie uns Ihre Vortragsunterlagen zur Verfü-

gung stellen? Wir haben noch einen Erörterungspunkt 10, Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen. Darin ist der Punkt „Einwendungen zum Grunderwerb“ enthalten.

Wenn wir die Möglichkeit haben, Ihre Präsentation, Ihre Unterlagen zu bekommen, ginge ich den Themen gern ein, zwei, drei Tage lang intensiv nach. Ich bitte darum, dass wir zu diesem Punkt dann noch einmal erwidern können; möglicherweise tragen Sie Ihre Darlegungen an diesem Tag auch noch einmal vor, sodass wir unter dem Punkt „Einwendungen zum Grunderwerb“ punktgenau erwidern. Das ist ad hoc nicht möglich; da bitte ich wirklich um Verständnis.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht von mir folgender Hinweis, Herr Zerbe: Herr Scholz hat bereits vor einigen Tagen auf das grundsätzliche Problem hingewiesen, dass sich im Grunderwerbsverzeichnis Parzellen finden, die nicht in den Plänen aufgeführt sind, und umgekehrt. Von daher hätten Sie für das Thema sensibilisiert sein müssen. Ich erkenne an, dass Sie jetzt nicht Stellung nehmen können. Wir haben den Punkt Umweltauswirkungen am 28. Juni noch einmal auf der Tagesordnung. – Herr Marten möchte noch ergänzen. – Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer liegt nun schon seit etwas Längerem auf dem Tisch des Hauses. Wir hatten im Vorfeld des Erörterungstermins auch das Thema Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen angesprochen; die geplante Auskiesung war nur ein Beispiel dafür. Wir hatten Sie gebeten, sich zur Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen zu positionieren und dies vielleicht im Erörterungstermin darzulegen.

Vielleicht könnten Sie auch noch insgesamt zur Möglichkeit der Diskrepanz zwischen Eigentümerverzeichnis und Darstellung der Ausgleichsflächen in der Karte Ihre Gutachter vortragen lassen, wie so etwas denkbar und möglich ist und wie der Stand der Verfügbarkeit der Ausgleichsfläche heute aussieht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu Herr Ibach oder Herr Henf? – Herr Ibach, bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Erst einmal grundsätzlich, Herr Scholz: Die einschlägige Darstellung macht die Überschneidung der beiden Verfahren deutlich, die wir da gehabt haben. Ergänzend vielleicht noch – ich habe das so schnell nicht erkennen können –: Wir haben unterschiedliche Ansätze für die Eingriffsbeurteilung. Die bestehende Start- und Landebahn stellt aufgrund ihrer Länge andere Hindernisfreiheiten dar als die beantragte. Bei der bestehenden Bahn haben wir beidseitig 75 m zu berücksichtigen und dann kommen die ansteigenden Gleitwinkel der Hindernisfrei-

heit. Bei der beantragten Start- und Landebahn haben wir beidseitig bereits 150 m. Da gibt es noch eine Verschneidung; sie müsste man noch einmal explizit darstellen.

Zur Darstellung der Ausgleichsflächen möchte ich aus meiner Sicht nur Folgendes erläutern: Wir haben im Vorfeld im Benehmen einen Ausgleichsflächenpool erstellt; wir haben dazu auch Gespräche mit der höheren Landschaftsbehörde und ebenso mit den unteren Landschaftsbehörden geführt. Sie waren nicht dabei; das kann ich hier vollauf bestätigen. Wir haben daraufhin die Bilanzierung fortgeführt und tatsächliche Flächen in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingestellt. Das ist die Karte 14.08. In dem Plan „Externe Übersichtsflächen“ sind dann die tatsächlich benötigten und von uns bilanzierten Ausgleichsflächen dargestellt.

Zu der Diskrepanz zwischen Eigentümerverzeichnis und Lageplan kann ich erst einmal nicht Stellung nehmen, merke aber an: Im Grunderwerbsverzeichnis sind zum einen die tatsächlich von uns bilanzierten und dargestellten Flächen und darüber hinaus auch die Reserveflächen aus dem Pool, den wir 2002 erstellt haben, aufgenommen worden. Wie es kartographisch und auch im Verzeichnis zu dieser Unstimmigkeit kommen konnte, kann ich aber an dieser Stelle noch nicht beantworten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Ich hatte noch eine Nachfrage von Herrn Houben gesehen. – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Meine erste Frage: Für die Stadt Korschenbroich gibt es einen vorgesehenen Plan, der zeigt, wo auf dem Stadtgebiet sich nach Meinung der Stadt Ausgleichsflächen befinden sollen. Dazu fragen ich die Antragstellerin, ob dieser Plan berücksichtigt worden ist.

Meine zweite Frage richtet sich an die Fachleute der Bezirksregierung: Ich hätte gern die angesprochene Höhe des Waldes neben der jetzigen Bahn geklärt und vor allen Dingen die Frage beantwortet, ob der Flugverkehr so, wie er zurzeit stattfindet, überhaupt stattfinden darf, wenn die Höhen nicht richtig sind, wenn also die Auflagen bzw. die Bestimmungen aus einem früheren Verfahren nicht berücksichtigt worden sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Die erste Frage richtete sich an die Antragstellerin. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ihre Frage zum Thema Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich, Herr Houben – Sie sprachen diese Karte an – muss ich verneinen. Die Karte ist nicht mit eingeflossen. Dafür gibt es aber aus meiner Sicht einen relativ einfachen Grund. Die Karte ist datiert aus November 2003. Da hatten wir unsere Begleitplanung abgeschlossen. Unsere Unterlagen sind

der Bezirksregierung bereits Anfang 2003 zur Prüfung der Vollständigkeit übergeben worden. Von daher ist dies nicht eingeflossen. Ein Großteil der Flächen mit Ausnahme derjenigen Flächen, die uns eben mit Bezug zu Readymix dargestellt wurden, befindet sie sich aber in den ausgewiesenen Suchräumen für Ausgleichsmaßnahmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Herr Marten möchte noch ergänzen. – Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Thema Hindernisfreiheit ist nicht vergessen, aber wir sollten zuerst einmal das erste Thema abhandeln. – Herr Scholz hat behauptet, Sie hätten Flächen ausgewiesen, mit deren Eigentümern Sie noch keine Gespräche geführt haben sollen. Ist das richtig?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe? – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Konkret sind mit Eigentümern wohl nicht in allen Bereichen Gespräche geführt worden. Wir haben in unserer Karte bei den externen Kompensationsflächen 38 Teilflächen dargestellt.

Ich führe sie kurz auf: Die Flächen 1 bis 4 sind Angebotsflächen Dritter. Diese Flächen hatte auch Herr Scholz eben schon angeführt. Da gibt es anscheinend eine Überlagerung mit einem anderen Plangenehmigungsverfahren – das mag sein –, aber diese Flächen wurden der Antragstellerin angeboten und sind für uns daher immer noch Grundlage für den Begleitplan.

Die Fläche 5 haben wir aus dem Niersauenkonzept abgeleitet. Hierzu merke ich an, dass wir bereits mit dem Niersauen-Verband Gespräche geführt haben, der noch eine Alternativfläche angeboten hat, die sich etwa 1 km weiter nordwestlich befindet, weil er sie für besser geeignet hält, um darauf entsprechende Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, da hier auch Auwald im Bereich der Niersauenrenaturierung vorgesehen ist.

Die Flächen 6 bis 10 in der Karte sind Vorschlagsflächen der Stadt Mönchengladbach. Diese Flächen wurden uns aus dem Ausgleichsflächenpool der Stadt Mönchengladbach übergeben; wir haben sie in die Bilanzierung aufgenommen.

Die Flächen 11 bis 17 sind in der Tat Vorschlagsflächen der Antragstellerin, bei denen noch keine weitere Prüfung erfolgt ist, die aber aus dem seinerzeit aufgestellten Ausgleichsflächenpool erwachsen sind.

Die Flächen 18 und 19 sind Flächen im Eigentum der Antragstellerin selber. Die Flächen 20 bis 29 sind ebenfalls Vorschlagsflächen der Vorhabensträgerin, wobei die Flächen 24 bis 28

in dem bereits genannten Ausgleichsflächenpool in den Suchraum der Stadt Korschenbroich aufgenommen sind.

Die Flächen 30 bis 35 sind Vorschlagsflächen der Stadt Mönchengladbach aus besagtem Ausgleichsflächenpool und die Flächen 36 bis 38 sind wiederum Angebotsflächen Dritter. Das heißt, das sind auch Flächen, die uns konkret angeboten worden und auch direkt verfügbar sind und die entsprechend eingestellt worden sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Zu dem Punkt Hindernisfreiflächen, den Herr Houben eben noch angesprochen hat, antwortet Herr Dohmes für die Bezirksregierung. – Bitte.

Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):

Die Problematik Hindernisfreiflächen ist an anderen Stellen dieser Erörterung schon einmal angesprochen worden. In dem Bestand des Verkehrslandeplatzes haben wir es jetzt mit einer 1.200-m-Bahn zu tun, auf der auch IFR-Flugbetrieb abgewickelt wird. Dazu gibt es Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, die die Hindernisfreiflächen ganz explizit ausweisen. Sie sprachen jetzt die seitliche Übergangsfläche an, die beginnend an dieser Sicherheitsfläche schräg ansteigt. Für den Bestand der Bahn von 1.200 m beginnen diese Flächen 75 m ab Achse Start- und Landebahn schräg anzusteigen. Da wir uns bei dem Ausbauvorhaben – das ist bereits angesprochen worden – jenseits von 1.200 m befinden, halten wir uns sicherheitstechnisch in einem neuen Bereich auf. Das ist vom Bundesministerium auch in Anlehnung an die internationalen ICAO-Richtlinien so vorgeschrieben. Dann machen wir einen richtigen Sprung und müssen uns in der Tat zu diesem 150 m Abstand links und rechts von der Mittelachse bewegen. So kommen auch die Einschnitte in den Waldbestand zustande, die wir vorhin sehr plastisch gesehen haben.

Zur Verdeutlichung ergänze ich: Ihnen ist sicherlich bekannt, dass unsererseits auch hinsichtlich des jetzigen Bestands Gespräche über eine Waldfläche mit dem Verkehrslandeplatzbetreiber laufen und dass durchgesetzt werden musste, dass nicht jetzt in der Vegetationsperiode, sondern in den zur Verfügung stehenden Zeiten Rückschneidemaßnahmen stattfinden. Wir haben zum einen die neue Lage der Start- und Landebahn und zum anderen die völlig neue Situation der verlängerten Bahn mit den deutlich größeren Sicherheitsflächen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben hat noch eine Nachfrage. Zunächst möchte aber Herr Marten noch einmal kurz ergänzen. – Bitte, Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Scholz, könnten Sie noch einmal das Bild auflegen, auf dem die Hindernissituation dargestellt ist? – Vielleicht könnte Herr Zerbe uns erläutern, ob das noch mit dem heutigen Zu-

stand übereinstimmt. Meines Wissens sind im Februar/März entsprechende Beschneidungsmaßnahmen durchgeführt worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann warten wir, bis der Plan wieder aufliegt. – Herr Mischke hat eine direkte Nachfrage dazu.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Marten, Sie erwähnten gerade die Beschneidungsmaßnahmen Februar/März. Sie sind mir bekannt. Ich weiß verbindlich, dass bei einem Anlieger, der Waldbesitzer ist, diese Maßnahmen zwingend erforderlich waren. Er hat diese Maßnahmen verweigert; sie sind nicht durchgeführt worden. Wie wirkt sich das im Moment auf die Sicherheit des Flughafens aus?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt warten wir erst einmal den Plan ab, damit wir uns die Situation noch einmal anschauen können. Ich bitte Herrn Zerbe, dazu noch einmal zu ergänzen.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Herr Kames!)

– Herr Kames, bitte.

(Folie)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zunächst eine Vorbemerkung. Im Jahr 1968, planfestgestellt im Jahr 1969, gab es bereits einen 300-m-Streifen. Es besteht ein großer Unterschied zu diesem Zeitraum. Seinerzeit war der Flugplatz nur als Sichtflugplatz zugelassen und genehmigt. So kamen auch die beidseitigen 75-m-Streifenteile zustande. Trotzdem muss ich mitteilen, dass dieser Bereich nördlich des Zauns – dieser dunkelrot markierte Bereich, wo diese Höhenleitlinie verläuft – seinerzeit schon komplett gerodet gewesen ist und also auch Entschädigungen gezahlt worden sind. Auch zum aktuellen Stand könnte ich eine Luftaufnahme auflegen, auf der man deutlich erkennen kann, dass dieser ganze Bereich, also noch einmal 150 m nördlich des Zaunes, bereits einmal komplett gerodet gewesen und auch vollkommen entschädigt worden ist.

Wir sind seit 1996 ein IFR-Platz. Wir haben zwei Instrumentenlandesysteme, also IFR-Verfahren. Für einen Instrumentenflugplatz gelten andere Richtlinien als für einen Sichtflugplatz. Ich denke, das leuchtet jedem ein. Auf Basis dieser Richtlinien, die eben von Herrn Dohmes bereits erwähnt worden sind, und der danach einzuhaltenden Hindernisfreiheit haben wir eine Aufforderung der Bezirksregierung Düsseldorf erhalten, die Hindernisfreiheit für diese Art von Flugbetrieb sicherzustellen. Damit haben wir in der Tat im Januar und Februar dieses Jahres begonnen. Wir gehen davon aus, dass wir sie im Herbst abgeschlossen haben wer-

den. Wir folgen da einer Aufforderung der Bezirksregierung, die die Hindernisfreiheit an den Plätzen zu überprüfen hat, je nach Status als VFR- oder IFR-Platz, auf dem nach Instrumentflugregeln geflogen wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Habe ich Sie richtig verstanden, Herr Kames, dass auch der von Herrn Mischke angesprochene Fall geklärt ist, dass dort also die Rodung abgeschlossen ist? – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein, es gibt Grundstückseigentümer, die sich wehren und nicht bereit sind, in ein Gespräch einzutreten. Wir werden hierzu – die Vorbereitungen laufen jetzt – bitten, entsprechende Duldungsbescheide zu erlassen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, vielen Dank; soweit zur Klärung. – Herr Houben, Sie haben noch eine Nachfrage? – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die Nachfrage richtet sich an Herrn Dohmen und jetzt im Grunde genommen auch an den Betreiber. – Eine Antwort auf meine Frage, Herr Dohmen, haben Sie letztlich nicht gegeben, denn sie wäre relativ einfach mit Ja oder Nein zu beantworten.

Die Diskussion, dass bei diversen Bahnlängen unterschiedliche Vorschriften gelten, haben wir in der vorletzten Woche hinsichtlich der Grenze 1.799 m/1.800 m ausführlich geführt. Das ist mir vollkommen einleuchtend. Meine Frage zielt ganz einfach auf den derzeitigen Zustand und die derzeitigen Höhenprofile. Entspricht das Höhenprofil, so wie es in diesem Augenblick existiert, den Vorschriften, ja oder nein? Wenn die Antwort nein ist: Seit wann entspricht es den Vorschriften nicht? Wie ist in einem solchen Fall die Zuverlässigkeit des Platzbetreibers einzuschätzen, Auflagen auch einzuhalten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. Die Frage ist verstanden. Herr Klinger möchte Ihnen antworten.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Houben, es ist durchaus üblich, dass einzelne Hindernisse in sogenannte Hindernisfreiflächen hineinragen. Hier handelt es sich um die seitliche Hindernisfreifläche. Es unterliegt dann unserer Bewertung, ob diese hineinragenden Hindernisse sicherheitsrelevant sind. Das können wir verneinen; es ist nicht sicherheitsrelevant. Der Flugbetrieb ist dort sicher durchzuführen. Um die Luftfahrer darauf aufmerksam zu machen, dass es Hindernisse in dieser Übergangsfläche gibt, haben wir entsprechende Veröffentlichungen in der AIP und per no-

tem getätigt. Das heißt, die Luftfahrer sind darauf aufmerksam gemacht worden. Die Rodungsmaßnahmen dienen zur sukzessiven Erhöhung der Sicherheit. Das ist ein dynamischer Prozess gerade bei natürlich wachsenden Hindernissen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ist Ihre Frage damit soweit beantwortet, Herr Houben? – Gut, vielen Dank. – Jetzt komme ich noch einmal auf die von Herrn Scholz angesprochenen Fragen zurück. Ich hatte mir noch den Punkt Konflikt mit dem beabsichtigten Tagebau Kleinenbroich notiert. Vielleicht könnte die Antragstellerin dazu noch etwas sagen. – Herr Ibach? – Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zu dem beantragten Tagebau Kleinenbroich – ich glaube, ich hatte es schon einmal auf dem Scopingtermin von Readymix erwähnt –: Wir haben uns in der Tat auch mit diesem Antragsteller zusammengesetzt. Dabei spielten natürlich die Ausgleichsflächen eine Rolle. Da hätte man sicherlich auch zu einem Kompromiss kommen können. Uns wurde unter anderem angeboten, dass wir über Readymix gegebenenfalls andere Ausgleichsflächen bekommen. Das war aber letztendlich nicht der entscheidende Punkt für unsere negative Haltung.

Wenn Sie beim Scopingtermin dabei waren, konnten Sie sicherlich feststellen, dass die sehr starke Vergrößerung der Wasserflächen im unmittelbaren Anflugsektor des bereits bestehenden Platzes in Mönchengladbach hierbei das gravierende Problem war, Stichwort Vogelschlag. Es wäre sicherlich durch die entsprechende Luftfahrtbehörde zu bewerten, ob unmittelbar im Anflugsektor nahezu 100 ha Wasserfläche der Flugsicherheit dienlich sind. Das war eigentlich der springende Punkt. Wir hatten zwei Gespräche mit dem Antragsteller, explizit mit Readymix, bei uns im Hause gehabt. Was die Ausgleichsflächen anging, hätte sich das Problem sicherlich lösen können. Da war man auf einem guten Weg. Übrigens haben wir in diesem Zusammenhang erstmalig die vorhin erwähnte Karte von Korschenbroich erhalten, die uns vorher nicht bekannt war. Das entscheidende Problem bezüglich Readymix ist sicherlich nicht diese Ausgleichsfläche – ich wiederhole mich da: dazu hätte man Einigung erzielen können –; es ist ein reines Sicherheitsthema in Richtung Vogelschlag, im unmittelbaren Anflugsektor platznah ein etwa 100 ha Wasserfläche zu produzieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kames. – Herr Stiller hatte noch eine Nachfrage.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Wir sind als Kreis Neuss auch untere Landschaftsbehörde. In Bezug auf die Problematik Readymix haben ich und alle, die bei dem Scopingtermin waren, mit vollkommenem Unverständnis zur Kenntnis genommen, dass die Bezirksregierung Düsseldorf dort mit keiner Person vertreten war. Es tut mir Leid, ich habe damit wirklich ein Problem. Ich habe zwei konfligierende Fälle bzw. Planverfahren in diesem Bereich. Ich muss mich als ULB irgendwo posi-

tionieren. Ich meine, dass sich dort die beiden verfahrensführenden Behörden – das sind die Bezirksregierung Arnsberg, wenn es um das bergrechtliche Verfahren geht, und die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 59, die für das luftverkehrsrechtliche Verfahren zuständig ist – im Prinzip zusammenraufen und eine Maßgabe äußern müssten, damit alle Beteiligten wissen, auf welcher Grundlage wir weiter argumentieren. Es hat bei diesem Scopingtermin keiner verstanden, dass von der Bezirksregierung Düsseldorf niemand da war, der sich zu diesem offensichtlichen Konflikt positioniert hat. Ich glaube, das liegt nicht unbedingt bei der Antragstellerin. Sie kann hier Antwort auf die Frage nach der Verfügbarkeit der Flächen geben, aber nicht sagen, wie diese Frage verfahrenstechnisch weiter bearbeitet werden soll.

Für mich ist z. B. folgende Frage offen: Es gibt die Veränderungssperre nach Luftverkehrsgesetz. Gilt diese Veränderungssperre auch für diese Flächen? Dann wäre das sicherlich eine relativ einfache Situation, weil der Antrag danach gekommen ist. Anders ist es, wenn man ähnliche Probleme auch in anderem Zusammenhang hat. Herr Scholz, ich wusste gar nicht, dass wir ähnliche Probleme auch mit der A 52 haben. Auch da haben wir Verfahren mit Veränderungssperren. Dazu halte ich eine Positionierung von den verfahrensführenden Behörden für erforderlich, wie dies abgewickelt werden soll. Sonst habe ich als ULB irgendwann riesengroße Probleme und kann die Verfahren, die wir betreuen, nicht mehr einigermaßen ordnungsgemäß abwickeln. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Stiller. – Herr Zerbe hatte sich zu Wort gemeldet. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es geht um den angesprochenen Fall im Zusammenhang mit der A 52. Wir sind vor zwei Wochen von einem Grundstückseigentümer angesprochen worden. Dieser Grundstückseigentümer hatte uns seine Grundstücksfläche als Ausgleichsfläche angeboten und wir haben sie auch in den Ausgleichsflächenpool einbezogen. Die gleiche Fläche ist dann auskunftsgemäß vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, allerdings deutlich später im Jahr, in einen Ausgleichsflächenpool für die Verlängerung der A 52 im Bereich Roermond angesetzt worden. Wir haben daraufhin mit dem entsprechenden Grundstückseigentümer Gespräche geführt. Richtig ist, dass auf dieser Ausgleichsfläche eine Veränderungssperre liegt. Ich nehme an, dass wir mit ihm auch zu einer vernünftigen Regelung kommen werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Zerbe. – Herr Ibach möchte noch ergänzen. – Bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich gehe noch einmal auf die Frage von Herrn Scholz ein. Sie hatten gefragt, inwieweit sich die Bilanzierung von 1969 bemerkbar mache und in welchem Verhältnis sich dann die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung darstelle. Wir haben Ihre schriftlichen Einwendungen bereits

zum Anlass genommen, dies überschlägig zu errechnen. Ich kann es nicht auf den Punkt genau sagen. Aber berücksichtigte man den Waldeingriff von 1969 in der aktuellen Bilanz, so reduzierte sich der Kompensationsbedarf um etwa 95 Punkte. Sie bedeuteten in der ökologischen Bilanzierung bei der Anpflanzung von Wald auf Ackerflächen einen Kompensationsflächenbedarf von circa 19 ha. Damit bekommt man eine Vorstellung. Unterstellt haben wir bei der Bilanzierung, so wie es sich auch in den anderen Flächen darstellt, dass sich dort, wo jetzt noch Wälder sind, entsprechende Grünlandstrukturen entwickelt hätten und dort aufgrund der Hindernisfreiheit noch vorzufinden wären. Dies habe ich gesagt, um im Verhältnis zu sehen, wie sich das dann reduzierte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Ibach. – Jetzt sehe ich hier vorn noch eine Nachfrage.

Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):

Erstens kann ich das, was Herr Ibach gerade gesagt hat, nicht teilen, weil in der Planfeststellung 1969 der Wald nicht umgewandelt worden ist. Das heißt, die Rechtsfrage aus forstrechtlicher Sicht sieht völlig anders aus. Wenn in einem Planfeststellungsverfahren Wald zugelassen wird – egal, in welcher Form er zugelassen wird –, bleibt die Rechtseigenschaft der Fläche Wald. Nach der jetzt geltenden Leitlinie des MUNLV vom 28. Dezember 2004 sind solche Flächen in diesen Bereichen, wenn sie denn umgewandelt werden, mindestens mit ihrer Fläche wieder in das Verfahren einzuführen. Die Qualität spielt dabei keine Rolle. Sie würde erst bei der Frage des Funktionsausgleichs solcher Waldflächen in einer Erhöhung von Ökopunkten zum Tragen kommen. Insofern ist die Frage sehr viel komplizierter und man kann nicht über die Ökopunkte rechnen. Das funktioniert in diesem Fall nicht. Wir haben damals in der Anfangsphase einmal diskutiert, wie man ein solches Problem angeht. Das ist angesprochen worden, aber das kann man hier jetzt nicht alles auswalzen. Die Verhältnisse werden nicht so unterschiedlich sein, wie man das im Augenblick meinen möchte, weil diese Flächen voll einfließen.

Zweitens taucht immer der Begriff Rodung auf. Wenn man den Begriff Rodung benutzt, hieße es, dass Wald in Nichtwald verwandelt wird. Wenn man eine Fläche aus Gründen der Hindernisfreiheit einschlägt, dann ist das etwas völlig anderes. Damit begrenzt man nur die Höhe. Die Rechtseigenschaft wird nicht verändert. Rodung ist etwas völlig anderes. Dieser Begriff sollte in diesem Zusammenhang nicht verwendet werden. Würde jemand auch in einem solchen Bereich einen Wald roden, benötigte er trotz Planfeststellung eine Waldumwandelungsgenehmigung und müsste dafür Ersatz und Ausgleich schaffen. Auch dabei wäre er im Moment rein rechtlich auf eins zu eins im Minimum gebunden. Es kann aber sein, dass die Bewertung der Flächen zu einem wesentlich höheren Ergebnis kommt. Das kann man so gar nicht prognostizieren. Das ist ausgesprochen schwierig. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Ibach, möchten Sie noch ergänzen? – Bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Nur dahin gehend: Herr Kaiser, es ist völlig richtig; wir haben zusammengesessen und uns über den Bedarf und die Ermittlung des Kompensationsbedarfs unterhalten. Wir haben im Begleitplan einerseits ökologisch und andererseits unter den forstwirtschaftlichen Aspekten bilanziert. Dazu haben wir uns ja auch verständigt und einen entsprechenden Schlüssel erstellt. Ich wollte eben nur schon einmal klar machen, weil das angefragt worden ist, in welche Tendenzen sich das Ganze bewegt. Man kann schon sagen: Berücksichtigte man den Status, der 1969 dort festgestellt wurde und von dem gesagt wurde, dass er mit einfließen müsse, so könnte sich der Kompensationsbedarf deutlich reduzieren. Mehr wollte ich damit gar nicht sagen. Inwieweit er sich unter forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten reduzierte, haben wir noch nicht erfasst. Ich wollte das nur anhand der Ökopunkte, wie sie auch im Begleitplan dargestellt sind, etwas plakativer machen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Ich möchte Herrn Stiller noch eine Antwort auf seine Frage nach der Beteiligung der Bezirksregierung Düsseldorf geben. Wir haben das gerade noch einmal nachgeprüft. Es hat eine schriftliche Stellungnahme zu dem angesprochenen Verfahren gegeben. Wir recherchieren gerade nach noch konkreterem; dann können wir Ihnen nachher noch Antwort geben.

Den Punkt, den Herr Scholz mit der Frage nach der Verfügbarkeit der Flächen angesprochen hat, müssen wir hier im Erörterungstermin klären. Wir müssen die Pläne und das Grunderwerbsverzeichnis durchgehen. Ich habe Verständnis dafür, dass Sie sagen, aktuell sei dies nicht möglich. Allerdings werden wir diesen Punkt nach der Mittagspause noch einmal aufgreifen. – Ich bitte jetzt Herrn Scholz, mit den angekündigten weiteren Punkten fortzufahren.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ich gehe jetzt in meinen Folien ein Stück weiter.

(Folie)

Mir geht es um einige Punkte, die mir in diesem ganzen Verfahren hinsichtlich der naturschutzfachlichen Seite einfach zu plakativ laufen. Es geht um die Kompensation der Waldverluste und der funktionalen Verluste im Wald. In Anspruch genommener Wald – das hat Herr Kaiser schon ausgeführt – ist eins zu eins wiederherzustellen. Das stellt die Landwirtschaftskammer auch absolut nicht infrage. Wie ich aus den Planunterlagen abgelesen habe, sind das etwa 34 ha von aktuell bestehendem Wald, egal, welche Rechtslage für ihn sonst noch hinsichtlich der Höhenbegrenzung gilt, die verloren gehen werden, um überhaupt den

Sicherheitsmaßstäben gerecht zu werden, weil dort einfach ein Rasen in irgendeiner Form entstehen wird. Sämtliche darüber hinausgehenden Funktionsverluste im Wald können aber auch durch Aufwertung im vorhandenen Wald kompensiert werden. Es handelt sich immerhin um circa 106 ha, die im Augenblick einfach durch neue Aufforstungen auf Ackerflächen geplant sind. Es wird also ein Wald in seiner Funktion beeinträchtigt. Eigentlich heißt es nach dem Grundsatz des Naturschutzrechtes, vorrangig die Funktion wiederherzustellen oder auszugleichen, die beeinträchtigt ist, und das ist Wald.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich muss Sie kurz unterbrechen, Herr Scholz. – Ich höre hier eine Rückkopplung. Vielleicht könnte die Technik das abstellen. Das würde die Konzentration verbessern. – Bitte, Herr Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Auch im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans und bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen bzw. der Ersatzmaßnahmen hat bereits eine Abwägung bezüglich der sonstigen Betroffenheiten, wie bereits ausgeführt, zu erfolgen. Das ist unsere ganz klare Meinung, denn wir haben schon festgestellt, dass hier besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen vorliegen und dies nach dem GEP ein abzuwägendes Ziel ist. Also muss das auch hier mit abgewogen werden. Das ist in diesem Fall eindeutig unterlassen worden. Die Belastungen der Landwirtschaft wurden in nicht zu vertretender Weise noch erheblich erhöht. Die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen zu Wald ist auf das rechtlich tatsächlich notwendige Maß zu begrenzen.

In den vorangegangenen Jahren hat die Landwirtschaft zusammen mit der LÖBF und dem MUNLV zahlreiche produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen – das sind Blühstreifen, extensiver Ackerbau, bewirtschaftete Uferrandstreifen und einiges andere mehr – erarbeitet. Diese Möglichkeiten sind auszuschöpfen, um Existenzgefährdungen und Nachteile für die Landwirtschaft so weit wie möglich zu reduzieren.

Es ist klar, dass sich Funktionsverluste im Wald nicht ohne Weiteres durch Blühstreifen ersetzen lassen. Ich halte es durchaus für richtig, dann Wald an anderen Stellen in seiner Funktion aufzuwerten. Aber es gibt ja noch eine ganze Menge Eingriffe insbesondere durch das Vorhaben selber auf landwirtschaftliche Nutzflächen, die auch auszugleichen sind. Sie wurden auch fast ausschließlich in Neuerstellung von Wald überführt.

Die Landwirtschaftskammer hat zur Umsetzung solcher Maßnahmen zusammen mit dem Rheinischen Landwirtschaftsverband die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ins Leben gerufen. Wir sind gern bereit, den Kontakt herzustellen. Das ist also ein Angebot, wie man solche Maßnahmen, wenn man sowieso in ein Deckblattverfahren hineingeht, vielleicht anders gestaltet.

Ich komme zu den künftigen Waldfunktionen: Es wurde dargelegt, dass durch das Niedrighalten des Waldes dessen Funktionen erheblich beeinträchtigt werden, unabhängig davon, wie der Wald nach der Rechtslage hätte aussehen müssen. Dabei wurde völlig außer Acht gelassen, dass hier hochwertige und inzwischen sehr selten gewordene Waldformen entstehen könnten, wenn man es denn wollte. Ich meine damit den Niederwald, der sich hervorragend als sehr wertvolles neues Waldbiotop entwickeln ließe. Wir bitten dies intensiv zu prüfen und entsprechende Pflegekonzepte zu erarbeiten, bevor hier neue Stangenäcker herbeigerechnet werden; so betrachten wir das nämlich. Wir gehen davon aus, dass durch den Waldumbau mögliche neue Waldformen aus naturschutzfachlicher Sicht mindestens gleichwertig mit den bestehenden Waldformen sind, zumal sich die natürlichen Grundlagen dieser Wälder aus unserer Sicht hervorragend dazu eignen. Das wären Erlen und Eschen. Das ist eine Bruchwaldgegend, das sind relativ nasse Bereiche. Ich halte dies für einen gedanklichen Ansatz, den man mit Pflegekonzepten weiter verfolgen könnte.

Ich komme zur Gestaltung des Retentionsraumes am Trietbach: Dieser Bereich ist mit einer Größe von etwa 3 ha für extensives Grünland vorgesehen, wird allerdings sehr grundwassernah angelegt. Die Sohle wird etwa 1,5 m unter der neuen Rollbahn zu liegen kommen; sie soll ja auch Wasser stauen. An diesem Grünland haben wir von landwirtschaftlicher Seite überhaupt kein Interesse, sage ich jetzt einmal etwas salopp. Da könnte man auch einen Erlenbruchwald hinstellen; die Erlen werden nicht so groß. Dort könnte man auch der Höhenbegrenzung relativ simpel mit einem anderen Wald Rechnung tragen. Das würde der Retention überhaupt nicht schaden. Hier kann man meines Erachtens etwas mehr Fantasie aufbringen, um hier einfach etwas hinzubasteln, das der Landwirtschaft an anderen Stellen durchaus helfen könnte, die Eingriffe etwas zu reduzieren.

Außerdem haben wir festgestellt, dass etwa 9,4 ha der als extensive Wiesen dargestellten Flächen – auch diese Wiesenfläche im Trietbachretentionsraum – in den üblichen Bewertungsverfahren genauso wie intensiv genutztes Grünland bewertet werden. Wir bitten darum, dass diese Bewertung überarbeitet und an das angepasst wird, was da wirklich entstehen soll. Wenn es so bewertet würde, hätte ich es auch gern als intensives Grünland ohne Auflagen genutzt. Entsprechend kann man natürlich den Kompensationsbedarf anpassen.

(Folie)

Ich komme zu dem Niersauenkonzept zurück, das Herr Zerbe schon angeführt hatte. Es geht um die Fläche 5. Ich habe Ihnen hier die Karte aus dem Niersauenkonzept selber dargestellt. Sie ist nicht ganz so leicht zu erkennen. Es geht um diesen Block. Im Niersauenkonzept gibt es einen ganz kleinen Bereich südlich und ein ganz kleines bisschen hier unten, der tatsächlich als Wald angedacht ist, aber die große Fläche – es handelt sich bei der Maßnahme 5 um immerhin 21 ha – ist im Niersauenkonzept nicht für eine Aufforstung vorgesehen. Seit 1999 existiert ein mit der Landwirtschaft abgestimmtes Niersauenkonzept. Die Aufforstungsabsicht mit 21 ha in der Niersniederung bei Neersen widerspricht weitgehend dem Konzept.

Wofür hat das Land Nordrhein-Westfalen so viel Geld für die Erarbeitung des Niersauenkonzeptes ausgegeben und es mit der Landwirtschaft abgestimmt? Wir haben auch Konfliktbereiche in diesem Niersauenkonzept, aber dies ist keiner. Genau dieser Bereich wurde sehr heftig mit dem Niersverband und der Bezirksregierung, die auch beteiligt war, diskutiert. Es geht hier um den Bereich ein bisschen weiter nördlich des Grenzweges, der sowieso in Willich und Neersen ein ziemlich heißes Thema ist. Darauf sollte man ein bisschen mehr Rücksicht nehmen.

Ein weiterer Punkt, der auch in unserer Stellungnahme enthalten ist, ist die GEP-Relevanz von zusammenhängenden Waldbereichen. Im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flugplatzes sollen mehrere GEP-relevante zusammenhängende Aufforstungen in Größen von 18 bis 35 ha festgesetzt werden; das, was ich noch einmal bezüglich der Auskiesung dargestellt habe, wären sogar um die 60 bis 65 ha. Der GEP besitzt für Waldbereiche ein eigenes Planzeichen. Die Landwirtschaftskammer hat dies im 17. GEP-Änderungsverfahren zum GEP 1999 vorgetragen und darauf verwiesen, dass es unserer Auffassung nach dazu eines eigenen GEP-Änderungsverfahrens bedarf. Im Beschlussvorschlag heißt es dazu:

Fragen des Planfeststellungsverfahrens können nur dort geregelt werden und sind nicht Gegenstand der GEP-Änderung. Im Ergebnis könnte es zu neuen Waldstandorten kommen.

Ich gehe nach der heutigen Diskussion davon aus, dass es auch wirklich so kommen wird.

Die Aufforstungsflächen werden im Planfeststellungsverfahren festgelegt und der GEP 1999 kann, soweit die Flächen darstellungswürdig sind, im Rahmen der Fortschreibung entsprechend aktualisiert werden.

Das ist die Antwort, die wir auf unsere Stellungnahme und auf unsere Bemerkungen im Erörterungsverfahren bekommen haben.

Die Fortschreibung bedarf unserer Ansicht nach der Zustimmung des Regionalrates; andernfalls kann der GEP nicht fortgeschrieben werden. Wir sind der Auffassung, dass das Planfeststellungsverfahren durch Festlegungen nicht präjudizierend in eine höhere Planungsebene eingreifen darf. Die Planfeststellung ist an die bestehenden Vorgaben des GEP gebunden. – Die Landwirtschaft bedankt sich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Scholz. – Herr Ibach möchte Stellung nehmen. – Bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Zu Beginn spreche ich das Thema Eingriffsintensitäten an, das Sie eben erwähnt haben. Sie sind im Begleitplan dargestellt. Ich hatte eben ausgeführt, dass wir uns über die Intensitätsbewertung mit dem Forstamt und den Unteren Landschaftsbehörden verständigt haben. Sie sind also in der Tat eingeflossen und werden auch entsprechend berücksichtigt.

Zum Thema Retentionsraum führten Sie an, Ihr Vorschlag sei, solche Flächen in dem Sinne optimal zu gestalten und zu nutzen, um auch dort mehr Ökopunkte zu bekommen. Voraussetzung ist, dass wir uns zunächst einmal außerhalb der Hindernisfreiheit bewegen. Das heißt, ab 73 m über NN könnten wir wieder von unbeeinträchtigten Waldstrukturen sprechen. Sollte es so sein, dann stehen aber nur etwa 50 % des Retentionsraumes für Aufforstungen zur Verfügung.

(Zuruf)

– Das habe ich überschlägig ermittelt. Ob es 50 oder 60 % sind, weiß ich nicht. 50 bis 60 % könnten dann aufgeforstet werden. Allerdings bliebe dann Folgendes unberücksichtigt – wir hatten das auch mit der technischen Planung geklärt –: Wenn diese Fläche bestockt würde, müsste das Volumen des Retentionsraum noch einmal angepasst werden; denn aufgrund der Bestockung wäre der Retentionsraum dann mit der Konsequenz größerer Flächeninanspruchnahme noch einmal zu vergrößern. Wie sich dies quantifiziert, kann ich hier noch nicht sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach, wären Sie so nett, ein bisschen näher an das Mikrofon heranzugehen? Dann können wir Sie besser verstehen. – Danke.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Zu der Wertigkeit der Retentionsflächen: Wir haben die extensiven Wiesenflächen dargestellt. Das ist konform mit dem Bewertungsverfahren „Arge Eingriff – Ausgleich NRW“, das wir dort zugrunde gelegt haben, und hat dieselbe Wertigkeit, mit der wir die extensiven Wiesenflächen im Bestand bewertet haben. Belegte man die Fläche mit 6 Ökopunkten, implizierte man auch hier dauerhaft Feuchtgrünland.

Zur Fläche 5 hatte ich eben schon angeführt, dass wir sie im Ausgleichsflächenpool und im Ausgleichsflächenkataster aufgenommen haben; das ist richtig. Im Nachgang hatten wir bereits Gespräche mit dem Niersverband geführt. Er hat uns eine Ersatzfläche angeboten, die sich etwa 1 km nordwestlich befindet. Hier handelt es sich um eine Gestaltung von Auwald im Rahmen der Niersrenaturierung. Wir könnten die Fläche, weil sie vom Flächenansatz her eins zu eins ist, dann auch aufnehmen.

Der letzte Punkt betrifft die Waldflächendarstellung und die GEP-Relevanz. Sie haben selber ausgeführt, dass die Entscheidung bei der Bezirksregierung liegt, inwieweit GEP-Relevanz besteht. Das möchte ich nicht weiter vertiefen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Ibach. – Jetzt habe ich noch eine Nachfrage von Herrn Kaiser gesehen.

Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):

Am Anfang der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer wurde die Frage gestellt, warum dort so viel in Wald fließt. Im Grunde genommen kapriziert sie sich darauf, ob Ausgleich nicht auch anders und für die Landwirtschaft verträglicher möglich ist. Die betroffenen Räume sind einerseits bei der Untersuchung sehr stark aufgeweitet worden. Normalerweise würde man immer versuchen, den Ersatz und Ausgleich oder auch die Minderungsmaßnahmen sehr nahe am Eingriffsraum durchzuführen. Zugunsten der Landwirtschaft ist der Betrachtungsraum sehr groß aufgeweitet worden. – Das war der eine Punkt.

Der zweite Punkt ist, dass alle drei Räume und vor allen Dingen der Kreis Neuss nach Landesplanungsgesetz und GEP eindeutig Waldvermehrungsbereiche mit klarem Auftrag sind. Das geht nur zulasten der Landwirtschaft; das ergibt sich aus diesem Ziel, da die Stadt Neuss oder die Stadt Mönchengladbach nicht aufgeforstet werden können. Das heißt, diese Idealkonkurrenz besteht so nicht. Gleichwohl verstehe ich natürlich die Bitte des Herrn Scholz, die Landwirtschaft zu berücksichtigen, wenn Ausgleichsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen getroffen werden können. Häufig wird aber dieser Ansatz Wald deswegen genommen, weil natürlich im Verhältnis von Acker zur Aufforstung relativ hohe Punktezahlen erzielbar sind und dadurch die Flächeninanspruchnahme häufig minimiert werden kann. Auch da ist natürlich der Ansatz der Verwaltungsbehörden, möglichst geringe Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwenden zu müssen. Aber wenn man den GEP für diese Flächen liest, dann ist völlig eindeutig, wenn man schon einmal die Haupteingriffspunkte dieses Flughafens sieht, sofern er ausgebaut werden sollte, dass dies Waldeingriffe oder mittelbare Waldeingriffe sind.

Letztlich noch einmal zu dem Punkt Niederwald. Niederwaldsysteme sind die Systeme, die am stärksten in den Wald eingreifen. Das ist auf gut Deutsch nichts anderes als ein reiner Brennholzbetrieb. Es ist ausgesprochen schwierig, diesen Museumsbetrieb hier durchzuführen und sehr wahrscheinlich mit der Bevölkerung teilweise nicht machbar. Ich verweise auf die gestrige Sendung des WDR, welchen Aufschrei es gab, als wir da 1.200 m² Fichte eingeschlagen haben. Ich möchte den Aufschrei nicht erleben, wenn wir dort 30 ha Niederwald bewirtschaften und dort regelmäßig große Kahlflächen schaffen. Es ist hier in diesem Raum manchmal nicht vermittelbar, dass es auch andere Dinge gibt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kaiser. – Herr Scholz, möchten Sie darauf entgegnen? – Bitte.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Herr Kaiser, Sie haben die Eingangsdiskussion hier nicht mitbekommen. Es geht darum, dass wir hier besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen haben und dass in den Zielen des GEP ganz klar steht, dass ein Eingriff auf diese Flächen oder deren Inanspruchnahme für andere Maßnahmen – die Umwandlung zu Wald wäre eine solche Maßnahme – nur bei unabweisbarem Bedarf möglich ist. Das bedeutet, dass diese Flächen, die hier geschaffen werden sollen, auch als an dieser Stelle unabweisbar in Anspruch zu nehmend dargelegt werden. Wir haben hier sonderkulturgeeignete und auch -genutzte Böden und Betriebe, die sich darauf mit ihrer Existenz eingestellt haben. Das muss man gegeneinander abwägen.

Mir geht es um diese definitive, ehrliche Abwägung. Ich habe hier zwei Güter, so wie es für eine Abwägung gedacht ist; die Höhe und Wertigkeit dieser Güter ist auch in diesem Verfahren abzuwägen. Das ist auch im landschaftspflegerischen Begleitplan zu tun. Wenn man es nicht getan hat, muss man es nachholen und ganz klar darlegen, warum man genau an dieser Stelle Flächen beanspruchen will. Diese Abwägung ist zurzeit nicht erkennbar. Hier wurde ein Flächenpool gebildet, hier wurden eine ganze Menge Flächen teilweise angeboten – das ist okay – und angenommen. Trotzdem muss dieses Ziel mit eingehalten werden.

Ich habe das Anlegen von Niederwald nur angeregt, weil ich durchaus sehe, dass es an anderen Stellen immer wieder einmal solche Versuche gibt. Es kann sein, dass es schwierig wird, dies der Bevölkerung zu vermitteln, aber vielleicht kann der Bevölkerung auch einmal eine Kulturlandschaft als etwas besonders Positives herübergebracht werden. Das ist davon abhängig, wie man es in der Bevölkerung darstellt. Wenn Sie es einfach nur so tun, glaube ich Ihnen gern, dass es dann Konflikte gibt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Scholz. – Herr Zerbe hatte sich zu Wort gemeldet und danach noch einmal Herr Kaiser. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Scholz, Sie führen in Ihrer Einwendung das Wort Existenzgefährdung mehrfach auf, ohne zu belegen, dass es sich bei dem einzelnen betroffenen Betrieb überhaupt darum handeln kann. Es fällt mir schwer, zu dieser allgemeinen Behauptung von Existenzgefährdung Stellung zu nehmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Scholz vielleicht direkt dazu.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Herr Zerbe, wir haben nicht zu jedem einzelnen Betrieb ein Gutachten angefertigt. Das stimmt; das ist auch in einem solchen Verfahren gar nicht machbar. In diesem Bereich gibt es eine Art Standardverfahren, wenn wir nicht einzelne Fälle haben, die wir dann auch ganz konkret aufgeführt haben. Wenn 10 % der Betriebsfläche verloren geht, dann ist das für uns der Indikator zur groben Orientierung, dass mit einer Existenzgefährdung gerechnet werden muss, weil dann so viel Einkommensverlust entsteht, dass der Betrieb seine gesamten sonstigen Verpflichtungen wahrscheinlich nicht mehr einhalten kann und auch nicht mehr genügend Eigenkapitalbildung haben wird. Das ist für uns der erste Indikator.

Das werden wir sicherlich bei den einzelnen Fällen überprüfen. Wir gucken uns natürlich die Betriebe, die 8 % oder 9 % ihrer Betriebsfläche verlieren, auch daraufhin an, ob es noch zusätzliche Faktoren gibt. Wenn ein Betrieb Betriebsflächen verliert, die direkt am Hof liegen, also ganz wichtige, zentrale Flächen, dann kann eine Existenzgefährdung auch schon gegeben sein, wenn der Flächenverlust zwischen 5 % und 10 % liegt. Wenn eine Direktvermarktung betroffen ist und man befürchten muss, dass sie darunter leidet, weil die Kunden ausbleiben oder aus welchen Gründen auch immer, dann fließen auch solche Punkte in diese Beurteilung ein.

Die 13 Betriebe, die wir aufgeführt haben, sind solche Betriebe, die wir zunächst über diesen Indikator von 10 % Flächenverlust herausgefiltert und dann noch einmal einzeln sozusagen handverlesen haben: Müssen wir bei diesem Betrieb von einer Existenzgefährdung ausgehen? Das kann bedeuten, Herr Zerbe, dass man bei einem einzelnen Betrieb, wenn wirklich ein Gutachten über die Existenzgefährdung erstellt wird – das hängt oft nur damit zusammen, ob man Anspruch auf eine Ersatzlandfläche hat –, dann im Zweifelsfall auch zu dem Ergebnis kommt, dass eine Gefährdung vielleicht doch noch nicht gegeben ist, sodass von diesen Betrieben aufgrund von Gutachten nur elf Betriebe übrig bleiben. Mehr kann ich in diesem Augenblick erst einmal nicht leisten. – Ist das so bei Ihnen angekommen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe möchte entgegnen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte eigentlich nicht entgegnen, sondern ergänzen. Es wird so sein, Herr Scholz, dass wir, wann immer wir eine Fläche beanspruchen oder brauchen, für diese Fläche auch ein Entgelt bezahlen. Die Entgelte – ich sehe es an den Grundstückskäufen, die bis jetzt getätigt worden sind – bewegen sich durchaus nicht unter dem Marktniveau. Das heißt, mit diesem Entgelt kann eine Neufläche gekauft oder gepachtet werden. Bei den betroffenen Landwirten kann möglicherweise eine Veränderung im Produktionsmix stattfinden. Aber ich glaube nicht, dass nach dieser Entgeltzahlung für die benötigten Flächen immer noch eine Existenzgefährdung gegeben sein wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Scholz, bitte.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Herr Zerbe, es kann gut sein, dass Sie den einen oder anderen in den Verhandlungen – vielleicht sogar alle – tatsächlich vor dieser Existenzgefährdung bewahren. Das wünsche ich mir eigentlich auch. Ich denke, das ist unser gemeinsames Ziel. Im ersten Moment habe ich bei einem solchen Vorhaben aber keine Information über die Eigentumsverhältnisse. Ich habe Informationen, wer welche Fläche bewirtschaftet. Der Verlust von Pachtland ist ebenso existenzgefährdend, auch wenn sich ein Betrieb vom Prinzip her immer auf so etwas einstellen muss – es ist ein unternehmerisches Risiko, dass man immer damit rechnen muss, dass Pachtland auch verloren geht –, aber er verliert es ja durch ein Planfeststellungsverfahren und nicht durch ganz normales Geschäftsverhalten irgendwelcher Leute. Deswegen wird das abwägungsrelevant. Das ist der eigentliche Punkt. Wenn Sie als Privatmann sich eine Fläche kaufen und damit jemandes Existenz gefährden, so muss er vorher damit rechnen, dass Sie sie von jemand anderem bewirtschaften lassen oder das Land selber bewirtschaften. Das ist auch nicht das Thema.

Wir haben aber in diesem Raum im groben Schnitt einen Pachtflächenanteil von 70 % bis 75 %. Da steckt der Teufel im Detail. Die 25 % Eigentümer sind schnell befriedigt. Sie können sich selber wehren; das ist überhaupt kein Problem. In aller Regel bekommen Sie das mit den Grundstückskäufen geregelt, die Sie mit ihnen tätigen. Das ist kein Thema, auch wenn wir sie erst einmal als existenzgefährdet dargestellt haben. Das haben wir in vielen Straßenbauverfahren und Ähnlichem immer wieder. Das Problem sind die Pachtflächen. Es fällt äußerst schwer, eine Lösung für die davon betroffenen existenzgefährdeten Betriebe zu finden. Ich kann Ihnen noch nicht sagen, wie viele davon übrig bleiben werden, für die wir dann eine Lösung suchen müssen.

Ich gehe davon aus, dass es bei der einen oder anderen Fläche noch zu Verschiebungen kommen wird. Wir wollen gern im Vorfeld wissen, wer davon nun wirklich betroffen sein wird. Deswegen haben wir den Antrag auf ein Deckblattverfahren gestellt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Scholz. – Jetzt habe ich noch eine Nachfrage von Herrn Kaiser zu den Waldflächen.

Hubert Kaiser (Forstamt Mönchengladbach):

Ich wollte eben noch etwas zu der ersten Bemerkung sagen. Ich war bei dem anderen Termin zwar nicht dabei, habe also die Eingangsdiskussion zu diesem Thema tatsächlich nicht mit verfolgen können, aber – das weiß auch jeder, der den GEP seit langem begleitet – im GEP werden weder landwirtschaftliche Vorrangflächen noch Erstaufforstungsflächen darge-

stellt, und zwar aus guten Gründen. Dies würde den gesamten GEP sprengen, weil Flächen dann mehr oder weniger flächenscharf als Waldzugänge dargestellt werden würden. Da man diese Zieldiskussion im GEP gar nicht führt, weil dies sehr viel mit der Verfügbarkeit und dem Kauf von Flächen zu tun hat, ist die ganze Diskussion meines Erachtens hinfällig. Jeder, der damit umgeht, weiß, dass Fläche nur einmal verfügbar ist und in dem Moment, in dem irgendetwas in Anspruch genommen oder geändert wird, tatsächlich nur Freiflächen oder andere Flächen entweder aufgewertet werden können oder verändert werden. Daher ist das eine völlig ins Leere laufende Diskussion. Dieses Problem kann der GEP auch nicht lösen.

Wenn man sich die geltende Leitlinie des MUNLV ansieht, die Maßstab der Entscheidung der Behörden sein wird, dann gilt gerade für den Raum Mönchengladbach, den Kreis Neuss und auch für den Kreis Viersen, selbstverständlich die verschärfte Betrachtung, weil dieser Raum unter 20 % Waldanteil liegt. Auch hier kommen wir also gar nicht in Abwägungsbereiche hinein, auch aus dem Landesplanungsgesetz heraus, die überhaupt zuließen, darüber nachzudenken, Wald nicht entsprechend auszugleichen; vielmehr gibt es einen formulierten Vorrang für Waldausgleiche und die Waldvermehrung. Das heißt, wir tun uns in diesem Gebiet hier dann noch schwerer mit den Gedanken, die Sie zu Recht vortragen. Wenn ich Möglichkeiten sehe, komme ich Ihnen auch immer gern entgegen. Aber wir sind nicht im A 52-Verfahren in einer Gemeinde, die über 40 % Waldanteil hat, sodass wir tatsächlich etwas andere Spielräume haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Scholz, soweit keine Entgegnung?

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Dazu brauche ich keine Erwiderung abzugeben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, vielen Dank. – Ich gebe das Wort an Herrn Dr. Hövelmann als dem nächsten Redner.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich bin Thomas Hövelmann vom Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände in Oberhausen und spreche hier namens und in Vollmacht der drei in Nordrhein-Westfalen anerkannten Naturschutzverbände BUND, NABU und LMU.

Die anerkannten Naturschutzverbände haben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wie auch schon im vorgelagerten GEP-Änderungsverfahren zu den Unterlagen umfangreich Stellung genommen. Ein großer Teil der Stellungnahme hat sich natürlich entsprechend den satzungsgemäßen Aufgaben der Naturschutzverbände mit dem Bereich Natur und Landschaft beschäftigt, sodass ich jetzt hier recht umfangreich vortragen werde. Dies möchte ich dann nach einzelnen sinnvollen Abschnitten mit dem Antragsteller diskutieren.

Zu Beginn gehe ich auf die Umweltverträglichkeitsprüfung ein, Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen, die aus Sicht der Naturschutzverbände in weiten Teilen unzureichend und unvollständig ist. Zum Einstieg äußere ich mich zu den Vogelvorkommen; das ist für uns Naturschutzverbände immer ein zentraler Punkt.

(Karte)

Ich habe hier eine Karte auflegen lassen; leider ist die Kopie sehr schlecht. Ich bin nicht so gut vorbereitet wie die Landwirtschaftskammer; dafür bitte ich um Verständnis. Wir sind hier relativ kurzfristig vorgeladen worden. Sie können vielleicht erahnen, dass hier im Textfeld 14 Reviere und eine Anzahl kleiner Dreiecke dargestellt sind. Dabei handelt es sich um die Reviere der Nachtigall im Kreis Viersen. Die Nachtigall ist eine allgemein bekannte, schön singende Vogelart. Sie ist in Nordrhein-Westfalen aber auch gefährdet, Rote Liste Kategorie 3, vor allem im Kreis Viersen. Hier im Bereich des Niederrheins sind die Bestände stark rückläufig. Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist es in erster Linie, die Daten zum vorhandenen Inventar in Natur und Landschaft und zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter zu erheben.

Die Situation stellt sich folgendermaßen dar: Sie sehen hier diesen Knubbel von Dreiecken, mit 14 Revieren gekennzeichnet. Diese 14 Reviere sind das größte Vorkommen der Nachtigall im Kreis Viersen. Es liegt direkt im Einflussbereich der Ausbaumaßnahme und wird zum Teil überbaut. Wir haben überschlägig gerechnet, dass, wenn man den Mönchengladbacher Bereich noch hinzuzählt, den dort lebenden 33 Brutpaaren 16 Reviere verloren gehen werden. Es wird also ein großer Anteil der Nachtigallreviere verloren gehen. Dieser Umstand wird in der UVU kaum benannt. Die Nachtigall wird zwar in den Artenlisten aufgeführt; sie wird auch noch einmal explizit zusammen mit anderen als strauchbewohnende Art gewürdigt, aber der Eingriff wird mehr oder weniger gar nicht abgehandelt und als innerhalb von zwei bis drei Jahren durch Ersatzpflanzungen leicht ausgleichbar gekennzeichnet.

Aus Sicht eines Biologen, eines Naturschützers ist diese Aussage falsch. Hier liegt ein erheblicher Eingriff zulasten einer gefährdeten Art vor, die von regionaler Bedeutung ist. Die Nachtigall ist eine Auwaldart, die einen dichten Hecken- und Unterwuchs benötigt. Solche Habitatstrukturen kann man nicht in zwei, drei Jahren wieder entwickeln. Sie brauchen sicherlich eine Generation, um wieder zu entstehen; dies geschieht auch nur an geeigneten Standorten. Man kann einen Auwald nicht durch eine Aufforstung irgendwo auf den Acker setzen, denn dann entwickelt sich ein ganz anderer Wald, der für die Nachtigall und ähnliche Arten wie Kuckuck, Gelbspötter oder Klappergrasmücke – ich habe die Nachtigall nur als Indikator-, Leitart genannt – sicherlich nicht ohne Weiteres als Ersatz dienen kann. Dafür braucht man einen entsprechenden Auenstandort, der entwickelt werden muss; das benötigt außerdem Generationen Zeit. Bereits in diesem Detailpunkt ist die UVU unvollständig und würdigt in keiner Weise die tatsächlichen Eingriffe in Natur und Landschaft.

(Karte)

Gleiches gilt für den Nierssee. Dieses große Abgrabungsgewässer hier kennen Sie alle sicherlich. Es liegt im direkten An- und Abflugbereich des geplanten ausgebauten Flughafens. Es ist auch in den entsprechenden Antragsunterlagen, im Vogelschlaggutachten, richtigerweise als Gebiet mit sehr hohem Vogelschlagrisiko, als größtes und bedeutendstes Gewässer bezüglich dieses Risikos eingestuft worden. Dennoch wird in der UVU die Bedeutung des Nierssees für die Vogelwelt und für das Vogelschlagrisiko unserer Ansicht nach deutlich unterschätzt.

Uns liegen Zahlen der Biologischen Station Krickenbecker Seen, die diesen Bereich betreut, und der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft des Kreises Viersen vor, die belegen, dass es sich hier um eines der wichtigsten Rast- und Überwinterungsgebiete für Wasservögel im Kreis Viersen handelt. In kalten Wintern ist es wegen seiner Größe das mit Abstand bedeutendste Überwinterungsgewässer, weil es am längsten eisfrei bleibt. Zählungen haben ergeben, dass sich dort täglich bis zu 3.500 Wasservögel verschiedener Arten aufhalten. Diese Vögel sitzen nicht den ganzen Tag auf dem Wasser und schwimmen herum; vielmehr fliegen sie immer wieder einmal auf und suchen sich neue Nahrung usw., werden also sicherlich vogelschlagrelevant werden. Eventuell wird es zur Tötung von Tieren kommen oder es werden im Rahmen des Ausbaus Vergrämnungsmaßnahmen erforderlich.

Wichtig zu wissen ist ebenfalls, was in der UVU auch völlig übersehen worden ist, dass hier regelmäßig Lachmöwen in größerer Zahl beobachtet werden, teilweise Gruppen von über 1.000 Vögeln. Die Lachmöwe ist aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts von über 60 g eine durchaus vogelschlagrelevante Art. Hier gibt es also ein großes Gewässer, das erheblich näher am An- und Abflugbereich liegen wird, das einerseits zu einem Vogelschlagrisiko führt, das für die Naturschutzverbände selbstverständlich nicht im Vordergrund steht, aber andererseits ist es ein naturschutzfachlich wertvolles Gebiet, das nicht ohne Weiteres durch andere Gewässer ersetzt werden kann, weil es solche großen Gewässer, die im Winter längere Zeit eisfrei bleiben, in der näheren Umgebung nicht gibt. Daher käme es aus naturschutzfachlicher Sicht zu einer deutlichen Abwertung dieses Gebietes. Das sind zwei Punkte, die in der UVU vollkommen unterschätzt worden sind. Die von mir genannten Datengrundlagen sind nicht berücksichtigt worden.

Des Weiteren gibt es Defizite bezüglich der nachgewiesenen Fledermausarten. Darauf werde ich nachher im Zusammenhang mit dem Artenschutz zu sprechen kommen.

Außerdem kritisieren die Naturschutzverbände die Darstellung in der Umweltverträglichkeitsprüfung, Offenlandvogelarten würden durch den Flughafenausbau gefördert. Es wird in der UVP so dargestellt, als profitierten bestimmte Vogelarten – auch gefährdete Vogelarten – von dem geplanten Ausbau. Genannt werden Arten wie Wespenbussard, Baumfalke, Feldlerche und Wiesenpieper. Das alles sind durchaus gefährdete und seltene Arten. Dem kön-

nen wir aus fachlicher Sicht nur widersprechen, denn der geplante Flughafenausbau wird zu Wiesenbeständen führen, die in keiner Weise mit einem normalen Offenland vergleichbar sind; wegen des Vogelschlagrisikos ist es notwendig, dass diese neu angelegten Betriebsflächen für Vögel möglichst unattraktiv werden. Das heißt, man pflanzt beerenfreie Gehölze an. Aber auch bei den Grasarten, die angesät werden, wird man nur langgrasige Obergräser wählen. Aus Gründen des Schutzes vor Vogelschlag wird auf die Ansaat von zweikeimblättrigen Pflanzen, also blütentragenden Pflanzen, verzichtet. Das geht aus dem Vogelschlaggutachten hervor. Man bekommt also mehr oder weniger einen Acker, denn auch ein Acker ist nichts anderes als eine langgrasige Grasflur ohne zweikeimblättrige Pflanzen. Solche Flächen mit hohen Grasbeständen sind selbstverständlich für die genannten Arten unattraktiv und stellen keinesfalls einen Ersatzlebensraum dar. Daher müssen sich diese Vogelarten andere Lebensräume suchen oder die Populationen werden kleiner. Wir weisen also die Aussage, durch den Ausbau würden Offenlandarten gefördert, entschieden zurück. – Soweit zur Unvollständigkeit der UVP hinsichtlich der Vogelarten.

Ein weiterer, aus unserer Sicht wichtiger Punkt ist die mangelhafte Prüfung der Alternativen und der Nullvariante. Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – vorzulegende Unterlagen im Rahmen einer UVP – wird in § 6 ausgeführt, dass dazu auch die vom Vorhabensträger geprüften Varianten inklusive der Nullvariante zählen. Aus meiner täglichen beruflichen Erfahrung weiß ich, dass dies als Pflichtaufgabe angesehen wird, denn selbstverständlich wird hier kein Antrag auf Ausbau eines Flughafens gestellt und gleichzeitig beabsichtigt, die Nullvariante zu erhalten. Die Begründung des Bedarfs schließt dies aus. Weil man etwas anderes will, wird dieser Punkt in der UVP meist, wie auch hier, mit wenigen Sätzen abgehandelt: Das entspricht nicht dem Antragsziel, fertig, aus.

So einfach machen es sich die Naturschutzverbände aber nicht. Aus unserer Sicht hätte aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Nullvariante in der Form erfolgen müssen, dass explizit und detailliert hätte nachgewiesen werden müssen, welche Flugzeugmuster und welcher wirtschaftliche Verkehr aufgrund eines Nichtausbaus nicht mehr möglich gewesen wäre. – Ich sehe, dass einige Vertreter der Antragstellerin weggegangen sind. Ich hoffe, dass die Fragen dennoch beantwortet werden können.

(Folie)

Ich habe eine Tabelle aufgelegt, in der wir aus statistischen Daten die Flugzeuge nach Abfluggewicht unter bzw. über 20 t aufgeschlüsselt haben. Dies bezieht sich auf den Ist-Zustand der letzten Jahre auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. 20 t Abfluggewicht ist ungefähr die Grenze des mit der bestehenden Start- und Landebahn Machbaren, wobei in den letzten Jahren hier durchaus auch Maschinen mit einem Abfluggewicht von 30 t mit entsprechenden Einschränkungen starten und landen konnten.

Daraus geht hervor, dass der Anteil der Maschinen an der oberen Grenze der Belastbarkeit der bestehenden Start- und Landebahn sehr gering ist. In den letzten Jahren schwankte er zwischen 4 % und maximal 9 %. Wenn man die verbleibenden 90 % aufschlüsselt, wird man herauslesen können, dass selbst unter diesen Maschinen mit unter 20 t Abfluggewicht – diese Zahl haben wir für das Jahr 2002 ermittelt –, nämlich 90 % dieser 96 %, die hier in der Tabelle aufgeführt werden, solche mit einem Abfluggewicht um 2 t sind, also ganz kleine Maschinen. Der jetzt auf der bestehenden Start- und Landebahn durchgeführte Verkehr wird mit kleinen Maschinen realisiert, die sicherlich von einer Nullvariante überhaupt nicht betroffen sind. Sie können weiterhin fliegen, ebenso die Maschinen bis 20 t, auch vor dem Hintergrund, dass 1995 durch den aufgetragenen sogenannten gegrooveden Belag eine deutliche Verbesserung insbesondere bei nassem Boden erzielt wurde. Hier können also weiterhin größere Maschinen starten und landen, womit das Ziel des Antrags erreicht werden kann.

Wir haben ein paar Flugzeugmuster herausgesucht, die Gegenstand des Antrags der Antragstellerin sind. Da werden Maschinen wie Fokker 100, Fokker 70, Embraer ERJ-145 und Canadair Regional Jet 200 aufgeführt. Das sind Maschinen, die ein maximales Abfluggewicht von 24 bis etwa 40 t haben, also Maschinen, die sich noch sehr nah an dieser 20- bis 30-t-Grenze befinden, die jetzt schon hier starten können. Aber sie werden teilweise auch zur Begründung angeführt, den Flugplatz hier ausbauen zu müssen. Mit gewissen Einschränkungen – vielleicht Gewichtsbeschränkungen – können diese Maschinen auf der bestehenden Start- und Landebahn starten. Selbst für die Boeing 737, die ebenfalls zur Begründung des Antrags im Sinne des Tourismusverkehrs hochgehalten wird, gibt es Berechnungen der Deutschen Flugsicherung, dass für sie bei maximaler Belastung der Maschine eine Start- und Landebahn von 1.518 m ausreichend wäre. Das heißt, hier wäre mit geringfügigen Einschränkungen ebenfalls die Nutzung der bestehenden Start- und Landebahn möglich und damit ein gewisser Teil des Antragsziels auch mit dieser Bahn erfüllbar.

Sicherlich wird es seitens der Antragstellerin gleich Widerspruch hageln. Das mag so sein, aber wir bemängeln an dieser Stelle, dass genau diese Fragen im Rahmen der UVP oder im Rahmen des Planfeststellungsantrags ernsthaft hätten geprüft werden müssen. Es hätte detailliert aufgeführt werden müssen, welche Flugzeugmuster definitiv von der bestehenden Start- und Landebahn nicht mehr starten könnten und unter welchen Einschränkungen welche Maschinen noch starten könnten und welche Auswirkungen dies auf die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit des Flughafens hätte. Die Nullvariante wird in der UVP mit wenigen pauschalen Sätzen abgehandelt und damit ist das Thema erledigt. Das geht unserer Meinung nach nicht, denn es verstößt gegen die Vorgaben des § 6 UVPG.

Ähnliches gilt für die Alternativenprüfung, die nach demselben Paragraphen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. In den letzten Tagen und Wochen ist bereits umfangreich über Alternativen geredet worden. Deswegen gehe ich hier nicht allzu sehr ins Detail. Alternativen wären aus Sicht der Naturschutzverbände beispielsweise die Verla-

gerung von Verkehren auf andere bestehende Flughäfen in Weeze, in Köln/Bonn oder in Düsseldorf, die hätte geprüft werden müssen, aber auch eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Frage, ob man die bestehende Start- und Landebahn hätte verlängern können, denn uns geht es um die Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

In diesem Zusammenhang drängt sich natürlich zuallererst die Frage auf, warum die bereits vorhandene Start- und Landebahn nicht einfach um ein paar hundert Meter verlängert wird, womit man das Antragsziel erreicht hätte. Dies wird hier offensichtlich nicht verfolgt, aber die Begründung dafür ist unserer Meinung nach vollkommen unzureichend, denn es besteht das gesetzliche Minimierungsgebot. Das heißt, nach Landschaftsgesetz sind Sie gesetzlich verpflichtet, Eingriffe zu minimieren. Das wäre ein klassischer Fall einer Eingriffsminimierung. Warum legt man eine zweieinhalb Kilometer lange neue Bahn direkt neben eine bestehende Bahn, statt die bestehende Bahn zu verlängern? Außerdem gibt es aus unserer Sicht keinen Grund, sie zu verlängern, da dies sogar bei laufendem Betrieb möglich wäre, denn Sie haben eine achtstündige Flugpause. Damit wäre eine volle Arbeitsschicht des Nachts möglich. Dann dauert es halt länger, okay, aber dadurch hätten Sie die Eingriffe minimiert und sparten möglicherweise Geld, womöglich Steuergelder.

Es gibt also Alternativen, die sich ernsthaft aufdrängen und die umfangreich und detailliert hätten geprüft werden müssen, auch und gerade im Rahmen der UVP. Dies ist jedoch nicht erfolgt. Das ist aus unserer Sicht ein starker Mangel der Planfeststellungsunterlagen. Anzuführen ist, dass aus dem hier bekannten Sachverständigengutachten von Faulenbach da Costa errechnet worden ist, dass eine Verlängerung der bestehenden Bahn um lediglich 360 m bereits ausgereicht hätte, um das Antragsziel in vollem Umfang zu erreichen. Das ist aus unserer Sicht eine Alternative, die zu einer erheblichen Verringerung der Eingriffe in Natur und Landschaft beitrüge. Es gibt – darauf werde ich gleich noch zurückkommen – auch eine ganze Reihe von gesetzlichen Verpflichtungen, solche Eingriffe zu minimieren und solche Alternativen zu prüfen.

Weiter bemängeln die Naturschutzverbände in Bezug auf die UVP, dass bestimmte Folgemaßnahmen und die daraus resultierenden Eingriffe in Natur und Landschaft gar nicht berücksichtigt worden sind. Das ist zum einen die erforderliche Verlängerung der S-Bahn-Strecke, die ja wohl nördlich der geplanten und ohnehin nach Norden verlegten Start- und Landebahn gebaut werden soll. Diese S-Bahn-Strecke ist im GEP-Änderungsverfahren und im Raumordnungsverfahren dargestellt und somit Voraussetzung für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach im erforderlichen Umfang. Diese Strecke ist also regionalplanerisch und raumordnerisch erforderlich, um diesen Ausbau überhaupt durchführen zu können. Diese Planung ist natürlich ein eigenes eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren – das ist uns klar –, das dann durchgeführt werden muss, aber es steht in direktem Zusammenhang mit der hier vorgelegten Planung, eine sogenannte notwendige Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Solche zwingend oder unbedingt unmittelbar zusammenhängenden Folgemaßnahmen sind im Rahmen der UVP zu prüfen, denn es ist verständlich und einsichtig, dass man nicht nur bewerten darf, welche Auswirkungen auf Natur und Landschaft der Flughafen selber verursacht. In zwei, drei, fünf oder zehn Jahren wird dann die S-Bahn-Strecke geplant, weil sie zwingend erforderlich ist; dann erst sieht man, dass dies ein Rieseneingriff in Natur und Landschaft ist und das Ganze in der Summe viel schlimmer ist, als man gedacht hat. So kann man das nicht handhaben; vielmehr müssen diese unmittelbar zusammenhängenden Planungen in Bezug auf die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits im Rahmen der hier beantragten Planfeststellung in der UVP berücksichtigt oder zumindest abgeschätzt werden und in die Abwägung für dieses Verfahren einfließen.

Ein weiterer Punkt betrifft den notwendigen Ausbau von Zubringerstraßen. Bei der Bedarfsbegründung wird argumentiert, es werde ein erheblich stärkerer Besucherverkehr stattfinden; anderenfalls machte der ganze Ausbau keinen Sinn. Aber die Leute müssen irgendwie hierher kommen. Die Stadt Mönchengladbach ist nicht so fürchterlich groß, um den Bedarf an einem so großen Flughafen zu rechtfertigen. Das Ballungszentrum Düsseldorf und der Köln-Bonner Raum sind bereits ausreichend mit Flughäfen versorgt. Wenn hier also überhaupt ein Bedarf besteht, dann nach Westen hin, in die dünner besiedelten Bereiche der Kreise Viersen, Kleve, Rhein-Erft-Kreis und vielleicht noch des Kreises Neuss. Das sind vergleichsweise dünn besiedelte Kreise, aus denen entsprechend lange Anfahrtswege anfallen. Wenn die Leute zum Flughafen Mönchengladbach wollen, müssen sie 30, 40 oder 50 km fahren.

Demzufolge muss das bestehende Straßennetz unter Umständen oder mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit ausgebaut werden, zumindest um die von der Antragstellerin in der Bedarfsprüfung genannten Fluggastzahlen zu rechtfertigen. Dazu reicht das bestehende Verkehrsnetz nicht aus. Auch dieser Aus- oder Neubau von Straßen, die selbstverständlich wiederum Gegenstand eigener straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren sein werden, muss aber aufgrund der Unmittelbarkeiten im Zusammenhang auch im Rahmen dieses Verfahrens hier abgearbeitet werden. Das heißt, bereits in der UVP hätte zumindest eine überschlägige gutachterliche Einschätzung erfolgen müssen: Welcher Aus- und Neubau von Straßen wird eventuell erforderlich sein und welche Eingriffe auf die Schutzgüter sind daraus zu erwarten?

(Karte)

Es geht weiter mit Mängeln, die die UVP aus Sicht der Naturschutzverbände aufweist. Uns liegt immer der Schutzstatus von Naturschutzgebieten am Herzen. Das ist unser Gebiet, wie der Wald für die Forstwirtschaft und der Acker für die Landwirtschaft. In diesen Gebieten gehen laut Gesetz die Belange des Arten- und Biotopschutzes und von Natur und Landschaft allen anderen Belangen in der Abwägung voran; dort überwiegen diese Belange immer. Im Ausbaubereich ist das Naturschutzgebiet Neersener Bruch unmittelbar betroffen. Die Abbildung aus dem Landschaftsplan „Willicher Lehmplatte“ ist etwas schlecht zu erkennen; ich umfahre es noch einmal mit dem Kugelschreiber. Dieses Naturschutzgebiet ist das einzi-

ge im gesamten Landschaftsplan „Willicher Lehmplatte“, das heißt, ein Gebiet von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz in der gesamten Region. Dieses Naturschutzgebiet wird durch den Flughafenausbau unmittelbar betroffen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hövelmann, sollen wir an dieser Stelle kurz unterbrechen, damit die Antragstellerin Gelegenheit hat, auf die vielen von Ihnen angesprochenen Fragen schon einmal zu entgegnen, oder möchten Sie noch weiter zur UVS vortragen?

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Nein. Das können wir machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut. – Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie hatten die Frage an uns gestellt, warum wir die bestehende Start- und Landebahn nicht verlängerten. Warum geht das nicht? Wir werden Ihnen gleich – Herr Kames ist in unser Büro unterwegs – eine Skizze zeigen und kurz darstellen, warum aufgrund der bestehenden ICAO- und der nationalen Vorschriften eine solche Verlängerung nicht möglich ist.

Sie sprechen davon, dass bestehende Anlagen besser genutzt werden sollen. Herr Dr. Hövelmann, das versuchen wir doch gerade. Wir versuchen die bestehende Anlage besser zu nutzen.

Außerdem sprechen Sie die Verkehrssituation an und beklagen, es könnte zu schwierigen Umständen bei der Anfahrt und Zufahrt von Passagieren zum Flughafen Mönchengladbach kommen. Ich habe gerade eben ein kleines Rechenbeispiel auf dem Taschenrechner durchgespielt: Wenn wir einen Bus-Shuttle vom Hauptbahnhof zum Flughafen Mönchengladbach hätten und dieser Bus käme alle 20 Minuten vor dem Terminal an und führe wieder zurück – möglicherweise ist ein zweiter Bus bei diesen Takten erforderlich; das müsste man genau planen – und in diesem Bus jeweils 50 Aussteiger und 50 Einsteiger säßen, dann hieße das: 50 Busfahrgäste mal zwei, nämlich mal Ein- und Aussteiger, mal drei Rotationen in der Stunde mal 16 Stunden am Tag mal 360 Tage. Damit kämen wir auf 1.728.000 anreisende Buspassagiere. Ich behaupte daher: Somit wären maximal drei Busse einzusetzen. Das zeigt die wahren Relationen.

Wenn Sie unser verkehrliches Konzept der landseitigen Erschließung lesen, dann finden Sie darin die Erfahrung: Nicht jeder Fluggast sitzt allein in einem Auto. Da werden Fahrgemeinschaften gebildet, da wird mit dem Taxi gekommen, da wird mit dem Bus angereist, es gibt Zubringer und Abholer. Damit will ich deutlich machen: Der Einsatz nur eines Busses mit

50 Plätzen führt zu einer potenziellen Passagierzahl von 1,7 Millionen. Das sind etwa 60 % des Passagierpotenzials, das wir für das Jahr 2015 gesehen haben. Ich bin sicher: Der öffentliche Personennahverkehr wird einen großen Beitrag leisten, Passagiere vom und zum Flughafen zu bringen. Ich halte es auch für sinnvoll, dass der ÖPNV von Fahrgästen profitiert, die hier abfliegen oder ankommen.

Es war ebenfalls eine Behauptung von Ihnen, das Neersener Bruch werde beeinflusst. Dazu wird Herr Henf kurz ausführen; danach würden wir gern die Karte auflegen, um zu zeigen, warum eine Verlängerung der jetzigen Bahn entsprechend den ICAO-Richtlinien nicht möglich ist. Das hat auch Herr Faulenbach nicht bestritten.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Danke schön. – Zur Beeinträchtigung des NSG Neersener Bruch ist zu sagen, dass die Naturschutzgebietsgrenzen außerhalb des Eingriffsraumes des Flughafengeländes liegen. Wenn überhaupt eine Beeinträchtigung festzustellen ist, wäre sie nicht unmittelbar, sondern mittelbar. Das heißt, allenfalls die Vogelschlagaspekte spielten dort eine Rolle.

Das Thema Nachtigall möchte ich auch abhandeln. Dazu habe ich eine Rückfrage. Die Karte, die Sie dazu gezeigt haben, war sicherlich keine aktuelle Karte. Ich denke, sie ist einige Jahre alt. Wenn sie von der Biologischen Station Krickenbecker Seen stammt, ist sie sicherlich ungefähr aus dem Jahr 2001.

(Dr. Thomas Hövelmann [Landesbüro der Naturschutzverbände NRW]: 2000!)

Aufgrund aktueller Erhebungen stellt sich die heutige Situation so dar, dass sich die Nachtigallen nicht mehr nur auf den Bereich konzentrieren, den Sie auf der Karte als Cluster dargestellt haben. Sie haben sich mittlerweile aufgrund günstiger Reproduktionsbedingungen, was sehr erfreulich ist, auf einen viel größeren Bereich auch außerhalb des Eingriffsbereichs, den wir heute diskutieren, verbreitet. Beispielsweise gibt es mehrere Reviere rufender, singender Männchen entlang des Nordkanals. Es gibt an der Nordostgrenze des Waldes in der Nähe vom Märchenwald Reviere singender Männchen, sodass es heute nicht mehr stimmen kann, dass die Reviere der 2000 dort festgestellten Nachtigallen völlig verloren gehen.

Wie Sie richtigerweise dargestellt haben, ist die Nachtigall eine typische Auenart. Warum ist sie selten geworden, warum ist sie überhaupt in der Roten Liste aufgetaucht? Das hängt damit zusammen, dass wir unsere großen Flussauen in den letzten Jahrhunderten kaputt gemacht haben; Flussbegradigungen, Eindeichungen sowie die Beseitigung von Auwäldern und Altwässern sind die Gründe dafür. Als Auenart ist diese Art an Lebensräume gebunden, die hoch dynamisch sind. Was passiert in einer natürlichen Flussaue? Es gibt Winterhochwasser. Da werden ganze Wälder und Inseln weggerissen, Schwemmland wird aufgehäuft, neue Wälder, neue Gebüschgruppen bilden sich. Nach einigen Jahren verschwinden diese

bei Hochwasser wieder. Etwas Ähnliches wird kurioserweise am Rande des Flughafens aus Flugsicherungsgründen nachvollzogen. Dort wird praktisch – der Forst wird es nicht gern hören – Niederwaldwirtschaft betrieben, weil die Flugzeuge eben keine hohen Bäume verkraften können oder aus Flugsicherheitsgründen diese dort nicht geduldet werden können.

Ich habe in den vergangenen Jahrzehnten häufiger an intensiv genutzten Flughäfen gearbeitet, z. B. habe ich im Rahmen der biologisch-ökologischen Begleitplanung zur Metrorapidtrasse in der Nähe des Düsseldorfer Flughafens gearbeitet. Ich kann Ihnen sagen, dass sich im Umfeld des Düsseldorf Flughafens in einer ähnlichen Situation die größte Nachtigallenpopulation in der ganzen Stadt Düsseldorf angesiedelt hat, eben weil dort die Gehölze in einem Zustand gehalten werden, der dieser Art, die halboffene Standorte mit Gebüschinseln, dichtem Untergehölz und Laubstreuschicht benötigt, sich anzusiedeln erlaubt.

Wenn man von einer Beeinträchtigung der Nachtigallenpopulation spricht, dann muss man davon ausgehen, dass sicherlich die auch in diesem Jahr besiedelten Reviere bei Umsetzung der Flughafenplanung verschwinden. Aber durch die Verschiebung dieser günstigen Strukturen nach Norden werden sie dort neu entstehen. Wir brauchen gar nicht zehn bis 15 Jahre zu warten: Auch heute brüten Nachtigallen z. B. in dem Unterbewuchs, der hauptsächlich aus Holunder besteht, in den lichten Pappelwäldern, die durch Blitzschlag und den Alterungsprozesse der Bäume bereits ausgelichtet sind. Auch jetzt sind sie schon dort.

Wenn wir diese Überhälter, die großen Pappeln, dort herausnehmen, wird sich das Untergehölz natürlich besser entwickeln. Da wir wissen, welche regionale Bedeutung dieser Nachtigallenlebensraum hat, ist auch geplant, im Rahmen eines Monitoringprogramms die Entwicklung der Nachtigallenpopulation über die nächsten zehn Jahre zu begleiten und entsprechende Maßnahmen – vielleicht auch Initialpflanzungen an der einen oder anderen Stelle; das wird gar nicht so oft nötig sein – zu ergreifen. Also müssen wir hinsichtlich der Beeinträchtigung des Nachtigallenlebensraumes lediglich davon ausgehen, dass es sich um eine Verschiebung dieser Lebensräume handelt.

Die Nachtigall ist zudem ein Zugvogel. Wenn diese Maßnahmen in der Zeit durchgeführt werden, in der diese Art nicht bei uns hier verweilt und dem Brutgeschäft nachgeht, besteht die große Gelegenheit, dass man diese Art mit ganz geringen Beeinträchtigungen über diese Bauphase – ich sage das jetzt einmal so provokant – hinwegretten kann. Ich gehe eigentlich davon aus, dass sich da nicht sehr viel tun wird. Die Nachtigall ist ein relativ ungünstiges Beispiel für die Beeinträchtigung von Flora und Fauna in diesem Bereich, weil sich die von ihr potenziell besiedelbaren Lebensräume künftig erweitern werden und sie vermutlich im Bestand noch zunehmen wird. Das ist eben so. Das ist der Standpunkt und die Diskussionsbasis der Ornithologen, die sich hier am Niederrhein unterhalten. Die Nachtigall wird von dem Eingriff Flughafen sicherlich nicht so stark betroffen sein wie andere Tierartengruppen.

Zu den Fledermäusen wollten Sie noch etwas sagen. Es ist keine gezielte Fledermauskartierung durchgeführt worden. Im Winter 2004/2005 ist jedoch eine Baumhöhlenkartierung durchgeführt worden. Bei den Fledermäusen kommt es gar nicht so sehr darauf an, welche Art wir dort finden. Nach europäischer Gesetzgebung und FFH-Richtlinie sind alle bei uns siedelnden Fledermäuse in den Anhängen II oder IV geführt. Wenn alle Tiere einer Artengruppe geschützt sind, braucht man keine Einzelerhebung zu machen. Wir haben uns darauf beschränkt, das Potenzial der waldbewohnenden Fledermausarten abzuschätzen, und haben eine Baumhöhlenkartierung durchgeführt und besonders darauf geachtet, ob man markante Spuren von Fledermäusen an diesen Baumhöhlen findet. In der gängigen Literatur – ich nenne hier den Kosmos-Naturführer „Fledermäuse beobachten und bestimmen“ – ist ein ganz nettes Bild zu sehen. Ich kann das auch einmal auflegen, falls Sie Interesse daran haben. Dort sind diese Triefnasen an Spechthöhlen zu sehen. Fledermäuse sind kleine Schweinchen; sie hinterlassen nämlich ihren Urin und ihren Kot in den Höhlen. Ein tradiertes, also altes Fledermausquartier ist an solchen Triefnasen, die dann aus den Baumhöhlen herauslaufen, leicht zu erkennen. Keine der 90 vorgefundenen Baumhöhlen im Eingriffsbereich wies eine solche Triefnase auf. Sie sind alle fotodokumentiert worden, die Bäume, an denen Höhlen vorhanden sind, wurden markiert. Man kann also Fledermäuse im Detail erheben. Sicherlich habe ich einige Zufallsbeobachtungen gemacht. Sie bestätigen übrigens das Artenspektrum, das der ehrenamtliche Naturschutz seinerzeit aufgelistet hat. Es ist sogar noch die eine oder andere Art hinzugekommen.

Es macht also eigentlich keinen Sinn, so ins Detail zu gehen; da die Artenfamilie sowieso grundsätzlich geschützt ist, haben wir den Schwerpunkt eher auf den Erhalt der Lebensräume gelegt. Dort, wo Fledermausquartiere und günstige Siedlungsräume betroffen waren, haben wir das auch entsprechend bewertet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Haben Sie Nachfragen dazu, Herr Dr. Hövelmann?

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Nein, nicht direkt. – Wie gesagt, auf die Fledermauskartierung wäre ich noch gekommen und hätte vieles von dem, was Sie gesagt haben, ebenfalls gesagt. Aber darauf komme ich tatsächlich gleich noch einmal zu sprechen.

Ihre Darlegungen zu den Nachtigallen nehme ich jetzt erst einmal unkommentiert zur Kenntnis. Das wird sich dann zeigen. Auf jeden Fall ist unstrittig, dass es zu Eingriffen in Nachtigalllebensräume kommen wird und Reviere verloren gehen werden. Allein schon der Umstand, dass ein Monitoring notwendig ist, zeigt die Unsicherheit der Antragstellerin, wie erheblich sich der Eingriff auswirken wird.

Herr Zerbe, Ihre Rechnung mit dem Taschenrechner war sehr beeindruckend. Damit haben Sie den Optimalzustand der ÖPNV-Auslastung, den wir Umwelt- und Naturschutzverbände seit Jahrzehnten fordern, durchgerechnet. Es wäre sehr schön, wenn Sie Ihren Taschenrechner noch einmal nähmen und ausrechneten, was geschähe, wenn jeder einzeln zum Flughafen gebracht werden würde, also zweimal An- und Abfahrt. Das wäre das andere, das gegenteilige Szenario. Dann ermittelten Sie eine gewisse Zahl von Verkehrsbewegungen. Sie haben uns das jetzt mit dem Taschenrechner sehr schnell und eindrucksvoll vorgeführt, aber diese Rechnung hätte Gegenstand der Unterlagen sein müssen. – Wollen Sie dazu noch etwas sagen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe möchte Ihnen direkt entgegenen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Hövelmann, ich habe jetzt aufgrund Ihres Vortrags – mit dem Taschenrechner, das gebe ich zu – eine Modellrechnung gemacht, wie ein optimaler Zustand aussehen könnte. Ich möchte aber noch ganz kurz auf Ihre Ergänzung eingehen: Was ist denn, wenn meine Rechnung nicht stimmt und jemand mit dem Auto nach Mönchengladbach gebracht wird? Dazu kann ich nur sagen: Wenn er in der Region Mönchengladbach oder in Krefeld oder in Viersen wohnt, dann halte ich es ökonomisch und ökologisch für richtiger, dass er mit dem PKW nach Mönchengladbach gebracht wird, nicht nach Weeze und nicht nach Köln, denn die Fahrstrecken sind deutlich geringer. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. Sie hatten angekündigt, dass Herr Kames noch einige Erläuterungen zum Punkt Notwendigkeit der erweiterten Landebahn macht. – Außerdem hatte ich noch einige Nachfragen von Herrn Houben, Herrn Lutter, Herrn Mischke und dem Herrn dort hinten gesehen. Sie kommen dann auch gleich noch dran.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zum Stichwort Bahnverlängerung:

(Folie)

Hier ist der Ist-Zustand für unsere vorhandene 1.200-m-Bahn dargestellt. Diese Bahn wird von einem Schutzstreifen umgeben, beidseitig 75 m, in Gänze 150 m. Dieser Schutzstreifen endet – immer jeweils nach ICAO – 60 m vor bestehendem Bahnbeginn.

Ich nehme wieder das typische Beispiel: Verlängert man die Bahn theoretisch um 1 m, wird die Grundlänge von 1.200 m laut ICAO überschritten; damit verdoppelt sich diese Fläche. Wie das aussähe, zeige ich Ihnen kurz. Außerdem weise ich darauf hin, dass in diesem Be-

reich noch der Parallelrollweg und bereits vorhandene Vorfeldflächen existieren. Wenn auf dieser Bahnachse eine Bahnverlängerung durchgeführt werden würde, käme es zu folgendem Bild:

(Folie)

Wir haben zwar immer noch viel Grün; Sie sehen hier den umrandeten Streifen für eine 1.320-m-Bahn. Wir haben dieses Beispiel genommen und die vorhandene befestigte Fläche plus jeweils 60 m angesetzt. Das ergäbe eine Start- und Landebahn von 1.320 m, also jeweils 60 m dazu. Wir würden am Ende der vorhandenen Infrastruktur, was die Bahn angeht, den Streifen enden lassen. Hier ist deutlich zu erkennen, dass dadurch – dies ist Rollweg Alpha – rund 50 % der Vorfeldfläche verloren gingen. Das werde ich gleich an einer weiteren, einfachen Skizze erläutern. Das bedeutet, dass der Status quo schon nicht mehr gehalten werden könnte, wenn die vorhandene Bahn um einen Meter verlängert werden würde.

Es wird oft von 1.800 m oder darüber hinaus gesprochen. Ab 1.200 m gibt es hinsichtlich der Streifenbreite keinen Unterschied mehr. Unabhängig davon, ob die Start- und Landebahn 1.320 m, 1.880 m, 2.500 m oder 3.000 m lang wäre, müsste überall die Streifenbreite von 300 m berücksichtigt werden. In Bezug auf diese Schutzfläche gibt es also beispielsweise keinen Unterschied zwischen 1.799 m und 1.800 m.

Man kann es hier auf der großen Darstellung leider ein bisschen schlecht erkennen. Ich zeige noch einmal den Rollweg und das Vorfeld. Jetzt lege ich eine einfache Skizze auf; sie ist nicht ganz so schön, aber daran wird es vielleicht etwas deutlicher.

(Folie)

Das ist noch einmal übertragen. Hier kann man es wieder besser erkennen: Das ist der dann in einer Schutzzone gelegene Rollweg, der nicht mehr benutzbar wäre. Das besagen auch die ICAO-Vorschriften. Dieser Rollweg ist auf der Skizze verlegt worden. An der Kante des Streifens muss man auch einige Meter Abstand halten, wo dann ein potenzieller neuer Rollweg – ein Ersatzrollweg, um den Status quo zu erhalten – gebaut werden müsste.

Außerdem ist wohl auch noch eine gestrichelte Linie zu erkennen. Deshalb sprach ich vorhin davon, dass mehr als die Hälfte der Vorfeldflächen verloren gingen. Diese Linie zeigt wieder auf, an welcher Stelle frühestens ein Luftfahrzeug abgestellt werden kann, um diesen Rollweg nicht zu beeinträchtigen. Dann bleiben, bezogen auf den Ist-Zustand, zwischen Terminalkante und der gestrichelten Linie noch knapp 50 m übrig. Dort kann also auch kein Luftfahrzeug abgestellt werden, das bisher in Mönchengladbach eingesetzt worden war. Das setzt sich vor den Hallen 2 und 3 fort, wo diese Nutzflächen gemäß Status quo nicht aufrechtzuerhalten wären.– Dazu habe ich noch eine Folie.

(Folie)

Ich gehe jetzt noch einmal auf den Status quo zurück, weil es ja auch unser Bestreben ist, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und sie nicht an anderer Stelle mit neuen Versiegelungen zu ersetzen. Die vorhandene Infrastruktur ist also auch von der jetzigen Streifenkante im Süden abhängig. Wir können diesen Rollweg nutzen; er wäre auch weiter nutzbar. Wir können die kompletten Vorfeldflächen nutzen.

Wenn man an dieser unteren Kante eine mehr als 1.200 m lange Bahn mit dem dazugehörigen Streifen deckungsgleich ansetzte – ich hoffe, man sieht es; die Kante ist beibehalten –, ergäbe sich ein neuer Streifen, der, wie auch ausgeführt worden ist, über die heutige Flugplatzzaugrenze hinausgeht. Das ist im Wesentlichen dieser Bereich, der jetzt annähernd mit der projektierten Bahnachse identisch ist. Wir haben eigentlich diese Streifenbreite an der Unterkante unverändert gelassen, aber aufgrund der Bahnlänge verdoppelt sich der Streifen, wie mehrfach ausgeführt. Das Ganze ist unter Beibehaltung des Status quo dargestellt, so dass vorhandene Infrastrukturen genutzt werden können, statt sie zurückzunehmen und z. B. an anderen Stellen komplett neu errichten zu müssen.

So viel zum Thema Bahnverlängerung und Verdopplung der Streifenbreite. Der derzeitige Streifen ist etwa 19,8 ha groß. Wäre die Bahn einen Meter länger, benötigte man einen reinen Schutzstreifen von 38 bis 39 ha.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kames. – Herr Zerbe möchte noch ergänzen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank, Herr Kames. – Dazu möchte ich eine kleine juristische Ergänzung geben. Nach Ziel 3 in Kapitel 3.7 des Gebietsentwicklungsplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf, Herr Dr. Hövelmann, ist zur Entlastung des internationalen Verkehrsflughafens der Geschäftsreise- und Regionalluftverkehr so weit wie möglich auf den funktionsfähig auszubauenden Flugplatz Mönchengladbach zu verlagern. Nach dem LEPro sollen die Schwerpunktflugplätze für den Regionalluftverkehr, unter anderem Mönchengladbach, vornehmlich dem deutschen und europäischen Regional- und Ergänzungsluftverkehr dienen. Hierfür reicht eine wie von Ihnen vorgeschlagene Verlängerung auf 1.300 m oder 1.500 m eben nicht aus. Die beantragte Bahnlänge entspricht in ihrer Dimensionierung dem Bedarf der heute und auch in Zukunft im Regionalluftverkehr eingesetzten Flugzeugmuster. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. – Herr Dr. Hövelmann, ich habe jetzt noch vier Nachfragen zu den angesprochenen Aspekten. Sind Sie damit einverstanden, wenn wir die Fragesteller zwischendurch zu Wort kommen lassen? – Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Erstens staune ich darüber, was Herr Kames und Herr Zerbe hier vortragen. Ich beginne wieder mit der Bahnlänge. Das ist ein beliebter Streit. Die Erläuterung hinsichtlich der 1.199 m, 1.200 m oder 1.201 m ist uns jetzt auch wieder in epischer Breite vorgetragen worden. Ich darf alle Anwesenden daran erinnern, dass Herr Zerbe bereits einen genehmigten Bescheid zur Nutzung der Stopways in der Hand hatte. Damit war das Ding etwas länger als 1.400 m.

(Franz-Josef Kames [Antragstellerin]: Die sind nicht Bestandteil der Start- und Landebahn!)

– Ja, aber es hätte für Sie die Bahnlänge erhöht und das ist das entscheidende Kriterium. Ansonsten hätten Sie die Nutzung nicht beantragt. Dafür hatten Sie bereits einen Genehmigungsbescheid in der Tasche. Den entsprechenden Antrag haben Sie sicherlich nicht zum Spaß gestellt.

Zweitens hat Mönchengladbach nicht die Aufgabe, Düsseldorf so zu entlasten, wie Sie es hier ständig vortragen; vielmehr war die Entlastung bis 1.440 m, wenn ich mich richtig entsinne, im Luftverkehrskonzept enthalten. Die derzeitige politische Haltung im Lande Nordrhein-Westfalen ist eine andere. Das ist Ihnen und allen hier Anwesenden bekannt. Die Politik lebt aber nicht im luftleeren Raum, sondern agiert durchaus mit der Wirtschaft. Deswegen darf ich Ihnen hier einmal ganz kurz vorlesen, was die Initiative Luftverkehr zum Thema Düsseldorf im Masterplan für den deutschen Luftverkehr schreibt. Ich fange erst einmal mit etwas ganz Allgemeinem an:

Im Masterplan sind daher neben den Hub-Flughäfen vorsorglich die Flughäfen aufgenommen, bei denen aufgrund ihres Verkehrsvolumens vorrangig mit einer Ausweitung unter anderem auch von Langstreckendiensten zu rechnen ist. Dies ist insbesondere für Flughäfen mit einem Aufkommen von über 5 Millionen Passagieren der Fall. Mit dem Kriterium eines Passagieraufkommens von über 5 Millionen kann zudem gewährleistet werden, dass die erfassten Flughäfen auch den weitaus größten Teil der Luftverkehrsnachfrage in Deutschland abdecken. 2003 sind dies 86 %, 2015 laut Luftverkehrsprognose sogar schon 88 % aller Fluggäste.

Das heißt, hier wird die Konzentration auf die Großen ganz deutlich bestätigt. – Weiter im Zitat:

Aus heutiger Sicht erfüllen neben Frankfurt und München die Flughäfen Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Köln/Bonn, Stuttgart und Hannover diese Kriterien.

Im nächsten Absatz heißt es:

Derzeit ist noch nicht abzusehen, wie sich der Low-Cost-Verkehr langfristig entwickelt. Zentrale Low-Cost-Flughäfen könnten auch eine überregionale Funktion erhalten und wären dann in den Masterplan aufzunehmen.

– So weit das Allgemeine; jetzt komme ich zu Düsseldorf. In dem Masterplan sind für die einzelnen Flughäfen ausführlich die derzeitige Situation und die zu beschließenden Maßnahmen beschrieben. Zu Düsseldorf steht dort:

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Bestrebungen, die Wettbewerbsposition des Flughafens Düsseldorf zu festigen. Sie erachtet die Verlängerung der Landebahn und die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des Zwei-Bahn-Systems für einen notwendigen Schritt, der baldmöglichst umzusetzen ist. Sie fordert die beteiligten Parteien auf, die Kapazitätserweiterung zügig umzusetzen.

Der Rest behandelt die verkehrliche Anbindung.

Mönchengladbach hat in den vergangenen zehn Jahren bewiesen, dass der Flugplatz nicht in der Lage ist, Ihre eigenen Vorhersagen – ich will Ihnen jetzt an dieser Stelle nicht schon wieder Ihren Antrag von 1994 vorlesen – zu erfüllen. Das Ding hier in Mönchengladbach ist tot und Sie versuchen uns ständig wieder vorzurechnen, dass man die Leiche noch einmal aus dem Keller holen könnte.

Die Busrechnung, die Sie gemacht haben, ist ja nun mehr als albern. Woher sollen denn in Mönchengladbach die Leute kommen? Außer Lokal- und Regionalverkehr kommt in Mönchengladbach kein einziger Zug mehr an. Wir alle mögen sehr bedauern, dass dem so ist, aber wir müssen an der einen oder anderen Stelle auch einmal die Realität zur Kenntnis nehmen.

Es gibt einen weiteren Punkt, in dem ich Ihr Beispiel klasse finde, denn wenn Sie die Busverbindung auf die 16 Stunden Flugverkehr linear umrechneten und Ähnliches in Düsseldorf machten, nämlich den Flughafen zeitdeckend über den ganzen Tag auslasteten, dann gäbe es in Düsseldorf, wie wir Ihnen in der ersten Woche bereits unwidersprochen vorgerechnet haben, keinerlei Kapazitätsprobleme. Das Problem ist nur: Die Fluggesellschaften möchten zu anderen Zeiten starten und es entstehen Kapazitätslöcher über Tag. Aber ein wirkliches Kapazitätsproblem hätten wir an dieser Stelle bei linearer Auslastung nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. Herr Kames und Herr Zerbe möchten Ihnen antworten. – Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Houben, ich komme noch einmal auf die berühmten Stopways zurück. Sie sind weder genehmigt noch Bestandteil einer Start-, Roll- oder Landestrecke bzw. allgemein verständlich einer Start- und Landebahn. Stopways liegen hinter einer Start- und Landebahn und erhöhen allenfalls die sogenannte Startabbruchstrecke, womit man zugegebenermaßen mit einem etwas höheren Gewicht bei bestimmten Luftfahrzeugen starten kann. Stopways sind also nicht Bestandteil der Start- und Landebahn. Ich halte noch einmal fest: Unsere Start- und Landebahn hat Ausmaße von exakt 1.200 m mal 30 m. Die dahinter befindlichen bautechnisch vorhandenen Flächen sind Sicherheitsflächen und nicht Bestandteil einer Start- und Landebahn. Die Sicherheitsflächen wollten wir seinerzeit als Stopways genehmigt bekommen haben, um die Startabbruchstrecke um 120 m zu verlängern.

Aber noch einmal – das kann sicherlich auch durch die Bezirksregierung bestätigt werden –: Stopways sind erstens nicht vorhanden, zweitens gehören sie nicht zur Start- und Landebahn und drittens haben wir nur eine zugelassene Start-, Roll- und Landestrecke von 1.200 m, obwohl wir 1.440 m Asphalt da liegen haben. Das ist richtig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu noch einmal Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das, was Sie vortragen, ist alles fabelhaft und richtig. Aber Sie haben damals diesen Antrag gestellt, um hier in Mönchengladbach mit Maschinen fliegen zu können, die auf der 1.200-m-Bahn, so wie sie damals konfiguriert war, nicht operieren konnten. Ansonsten hätten Sie den Antrag nicht gestellt. Sie haben ihn tatsächlich nicht in der Tasche, weil er nämlich am Ende nicht gerichtsfest gewesen ist und Ihnen wieder weggenommen wurde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Dann haben Sie den Antrag nicht richtig gelesen. Neue Luftfahrzeuge, die vorher nicht in Mönchengladbach operieren konnten, waren in diesem Antrag gar nicht enthalten. Ich habe es eben versucht zu erläutern: Wenn die Startabbruchstrecke bis zum point of no return – entweder ich muss jetzt abheben oder ich muss abbremsen – etwas verlängert werden kann,

ist natürlich etwas mehr Zuladung möglich. Es ging ausschließlich darum, die Kapazität der Zuladung etwas zu erhöhen, aber nicht um neue Luftfahrzeuge.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe möchte ergänzen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, eine Frage noch: Wenn Sie so überzeugt sind, dass es für Mönchengladbach keinen Bedarf gibt und hier kein Luftverkehr stattfinden wird, warum setzen Sie sich dann hier so vehement ein? – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das fordert natürlich eine Nachfrage heraus. – Bitte, Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja, natürlich. – Abgesehen davon, dass ich es außerordentlich vergnüglich finde, hier zu sitzen, tue ich das Ganze selbstverständlich deswegen, weil hier zum einen ganz deutlich gemacht werden muss, wie die Position der Flughafenumgebung ist. Zum anderen müssen wir auf den Unfug, den Sie hier ständig erzählen, natürlich reagieren, denn ich stelle mir die arme Genehmigungsbehörde vor, die sich nur das, was Sie vortragen, anhören muss, ohne einmal den Blick auf die Realität gelenkt zu bekommen. Eine Aufgabe nehmen wir hier tatsächlich wahr.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Herr Zerbe dazu noch einmal, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Aber wirklich nicht im Ernst: Dass Sie hier eine Aufgabe wahrnehmen, Herr Houben, ist uns klar. Wir beklagen gelegentlich ein wenig, dass wir hier einen Antrag zur Verlängerung der Start- und Landebahn stellen, aber immer wieder auf Düsseldorf verwiesen werden, nämlich unter dem Motto: Düsseldorf beantragt doch gerade auch eine Erhöhung der Stundeneckwerte; insofern sei das hier doch gar nicht nötig. Uns interessierte dann natürlich auch einmal, wie Ihre Stellungnahmen im Rahmen des Düsseldorfer Antrags auf Erhöhung der Stundeneckwerte lauten. Ich schließe es nicht einmal aus, dass in dem dort laufenden Genehmigungsverfahren das Argument heißt: Eine Erhöhung der Stundeneckwerte für Düsseldorf ist nicht erforderlich, denn es läuft doch gerade in Mönchengladbach ein Verfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir erörtern jetzt natürlich nicht die Stellungnahmen im Genehmigungsverfahren Düsseldorf. Herr Houben möchte dazu entgegnen. – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Darauf muss ich ganz deutlich entgegnen. Selbstverständlich sind wir gegen die Ausweitung der Stundeneckwerte in Düsseldorf. Das, was ich vorhin vorgelesen habe, war auch nicht Airpeace-Text, sondern ein Text der Initiative Luftverkehr, nur um Ihnen zu zeigen, dass Sie in der Initiative Luftverkehr auch bei der Betrachtung von Düsseldorf nicht vorkommen und dass es den Bedarf für Mönchengladbach nicht gibt. Das ist doch nichts, was wir uns in unserem Spatzenhirn ausgedacht haben, sondern das ist internationale Expertenmeinung. Die Gutachten von Booz, Allen & Hamilton und Boston Consulting haben wir oft genug zitiert. Die Zahlen, die ich Ihnen gestern zum Luftverkehr 2001 bis 2004 an den internationalen und an den Regionalflughäfen aufgezeigt habe, zeigen deutlich, dass die Vorhersagen von beiden Untersuchern richtig sind und sich in der Realität so widerspiegeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Houben. – Jetzt haben wir noch eine Nachfrage von Herrn Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Herr Houben hat eigentlich alles vorweggenommen, was da hineinpasste, aber ich führe noch zwei Kleinigkeiten an. Zum einen hat man sich 1993/94 ganz gewaltig verrechnet, als man das Instrumentenlandesystem mit Gewalt eingebaut hat. Es waren dann ein paar Fluglinien mit eigentlich guten Zielen da. Aber wo sind sie geblieben? Einige sind pleite und die anderen sind woandershin gezogen. Aber das ist es gar nicht. So, wie ich den neuen Antrag auf 2.320 m verstanden habe, heißt es da: Erstens. Wir bauen eine neue Start- und Landebahn. Zweitens. Die bestehenden Gebäude müssen fast alle abgerissen werden, weil sie dann für die vielen, vielen Fluggäste, die man erwartet, nicht passen würden. Deswegen frage ich zu dem, was Herr Dr. Hövelmann sagte: Wo sind den eigentlich die Alternativen zu diesem Neubau?

Noch einmal: Das ist keine Verlängerung der bestehenden Bahn, sondern da wird – ich glaube, im Abstand von 90 m Richtung Nordwesten – eine neue Bahn gebaut. Ich hatte es schon mehrmals gesagt: Hier, genau hinter diesem Stadion in Richtung holländische Grenze, oder ein bisschen weiter südlich ist so viel Platz, wo man einen neuen Flughafen bauen könnte, wenn man es denn wollte, statt ausgerechnet dort, wo es so eng ist. Das hat Herr Kames ja eben bestens bewiesen; er hat da seine Zeichnungen hin- und hergeschoben und überall ist es zu eng. Es passt vorn und hinten nicht. Ich hatte in der vorletzten Woche schon gesagt: Herr Heyes, unser Bürgermeister, freut sich, dass das Neersener Kreuz endlich in

Angriff genommen und ausgebaut wird. Dann geht es dort noch einmal 15 m höher, wo die Flugzeuge dann beim Landen oder beim Starten anstoßen könnten. Das Ganze, was hier läuft, ist eigentlich eine Farce. Man sollte den Flugplatz woanders bauen oder es eben ganz lassen, weil kein Bedarf vorhanden ist. Es will ja keiner ab hier fliegen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt hat Herr Mischke noch eine Nachfrage.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Zerbe, Sie haben vorhin einige Ausführungen zur verkehrlichen Anbindung und zum öffentlichen Personennahverkehr gemacht und haben uns in diesem Zusammenhang eine wunderschöne Milchmädchenrechnung für den Bus präsentiert. Dazu will ich etwas sagen, denn so etwas kann und sollte man nicht machen. Man kann es auch nicht so im Raum stehen lassen.

Wenn Sie hier einen Bus erwähnen, 50 Personen, öffentlicher Personennahverkehr, dann fängt das Problem schon an. Wenn jede Person nur einen Koffer dabei hat, dann bekommen Sie die 50 Personen nicht mit. Sie haben sie linear auf den ganzen Tag aufgeteilt, ein Bus alle 20 Minuten; aber Sie wissen ganz genau, dass der Ansturm der Passagiere morgens und abends eben größer ist. So kann man nicht rechnen. Wenn Sie dann 365 Tage zugrunde legen, so wissen Sie ebenfalls, dass es im Sommer, in der Reisezeit, wieder anders aussieht. Bitte, tun Sie uns einen Gefallen und verschonen Sie uns mit solchen Ablenkungsmanövern.

(Beifall bei den Einwendern)

Was mir aber wichtiger und ernster ist: Sie haben dann auch den Eindruck erweckt, dass Sie generell auf den öffentlichen Personennahverkehr setzen, und wollten den Eindruck erwecken, dass die Mehrzahl der Passagiere mit dem öffentlichen Personennahverkehr zum Flughafen reisen und von dort auch wieder abreisen würde. Wir wissen, dass es tatsächlich nicht so ist, denn jeder weiß, welche große Parkplatzflächen ein Flughafen benötigt.

Ich kenne nicht die Prozentsätze der Passagiere, die tatsächlich mit öffentlichem Personennahverkehr anreisen. Sicherlich gibt es dazu Zahlen. Deswegen habe ich die Frage: Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Passagiere, die auf diese Weise konkret zu den nordrhein-westfälischen Flughäfen, also nach Düsseldorf, Dortmund, Köln oder Weeze, anreisen? Es gibt vielleicht sogar eine Statistik, sodass es eine bundesweite Durchschnittsgröße gibt. Aber das ist schon interessant, weil wir als betroffene Bürger und Anwohner in den umliegenden Gemeinden davon ausgehen müssen, dass schwerpunktmäßig morgens, abends und zu bestimmten Jahreszeiten der Verkehr, der dann tatsächlich entstehen würde, wenn

Ihre Erwartungen in Bezug auf diesen Ausbau sich erfüllten, so extrem sein wird, dass wir erhebliche Probleme bekommen. Deswegen bitte ich darum, dass Sie zu diesen Prozentsätzen einmal etwas sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Mischke. – Wer vonseiten der Antragstellerin möchte Antwort geben?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Mischke, ich sehe mich außerstande, für die von Ihnen genannten Flughäfen irgendeine Statistik vorzulegen und ad hoc aus der Tasche zu ziehen. Sorry!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu gibt es noch eine direkte Nachfrage von Herrn Mischke. – Bitte.

Ulrich Mischke (Einwender):

Dafür habe ich gewisses Verständnis. Ich habe aber dann die Bitte, dass die Bezirksregierung, die vielleicht entsprechende Kenntnisse hat – das brauchen Sie uns nicht jetzt sofort zu sagen –, dies überprüft und es sich eventuell auch in den Auswertungen wiederfindet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir nehmen das mit auf. Danke. – Jetzt hatte ich noch eine Nachfrage von dem Herrn dort hinten gesehen.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich wohne in Knickelsdorf, unmittelbar in der Nähe des Naturschutzgebietes. Ich bin Mitglied im NABU Willich und möchte noch eine ganz kurze Anmerkung zu den Nachtigallen machen.

Erstens. Die Population der Nachtigallen ist in ihrer ungefähren Größe nach wie vor da. – Zweitens. Es ist richtig, dass es im Bereich des Nordkanals in Richtung Neuss auch Nachtigallen gibt, aber es sieht so aus, dass die Bahn – die Abholzung von Bäumen scheint schon im Gange zu sein – weitergeführt wird. Ich glaube nicht, dass dann die Population Nordkanal so erhalten bleiben wird.

Am Anfang hat der Herr von der Landwirtschaftskammer eine Darstellung gezeigt, an der man sehr gut sehen konnte, wie der Wald abrasiert wird. An dieser Stelle wird diese Population tatsächlich verschwinden. Auch die Annahme von Herrn Henf, sie würden sich dann etwas weiter zurückziehen oder woandershin verziehen, ist stark zu bezweifeln. Wir gehen davon aus, dass sich die Populationen stark verringern und an dieser Stelle verschwinden

werden. Ich glaube, Herr Henf, dass Sie kein richtiger Nachtigallenfreund sind. Ich weiß nicht, vielleicht haben Sie doch noch keine gehört.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Henf, Sie sind direkt angesprochen worden.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Ich würde Ihnen gern eine Luftbildaufnahme von 1970 darstellen und grundsätzlich etwas zum Schutz von dynamischen Lebensräumen sagen: Wenn man heutzutage die Rote Liste durchforstet, wird man feststellen, dass es bezüglich ihrer Habitatansprüche zwei große Gruppen gibt, die dort häufig zu finden sind. Das sind Tiere, die in dynamischen Lebensräumen leben, im Flussauensystem, und Tier- und Pflanzenarten, die auf nährstoffarmen Böden zu finden sind.

(Folie)

Sie sehen jetzt ein Luftbild aus dem Jahr 1970; ich hoffe, man kann es erkennen. Etwa in dem Bereich links von dem blauen Kästchen befindet sich das heutige Hauptsiedlungsgebiet der Nachtigall, damals eine völlig kahle gebüschfreie Grünlandfläche. Verfolgt man die Biopotentwicklung bis heute, so ist dies eine Fläche, die aus Gründen der Flugsicherheit immer wieder auf Stock gesetzt wurde. In diesem Bereich hat sich ein Nachtigallenlebensraum entwickelt. Wahrscheinlich schon kurze Zeit, nachdem dort die Grünlandwirtschaft aufgegeben worden ist, ist die Fläche verbuscht. Man kann auch erkennen, dass dort stellenweise kleinwüchsige Sträucher angepflanzt worden sind. Das ist der zentrale Nachtigallenlebensraum. Anscheinend ist er auch aufgrund der Nutzung dieser Fläche so günstig, dass dort eine sehr reproduktive Nachtigallenpopulation von etwa zehn bis 20 Paaren lebt, die dazu geführt hat, dass auch Nachbarbereiche wie die Strukturen entlang des Nordkanals besiedelt werden konnten.

Es ist also keine Spekulation, wenn man einen Waldlebensraum auf Stock setzt, wo der Unterbestand an kleinwüchsigen Gehölzen schon sehr den Lebensraumansprüchen der Nachtigall entgegenkommt, dass dieser Raum sehr schnell von der Art besiedelt werden kann. Wir haben heute eine günstigere Situation als damals vor 35 Jahren, als wir warten mussten, bis sich eine Grünlandfläche in Richtung Nachtigallenlebensraum entwickelt hat.

Der Schutz dynamischer Lebensräume bedeutet eben immer wieder Eingriffe in diese Lebensräume. Auf natürliche Weise werden wir diese Eingriffe nicht mehr bekommen. Ich glaube nicht, dass irgendjemand die Rheindeiche schleifen wird, um den Nachtigallen neuen Lebensraum zu geben. Da wird es einen Riesenkrawall gerade auch von den Landwirten geben; das kennen wir ja vom Niederrhein. Das bekommen wir nicht mehr hin. Aber wenn

man so seltene Tierarten schützen will, muss man auch Kompromisse und Chancen nutzen, indem man zufällige Eingriffe in Natur und Landschaft so steuert, dass dort diese seltenen Tierarten überleben können.

Gerade ist der Vorwurf geäußert worden, wir wären uns bei der Planung bezüglich der Entwicklung dieser Lebensräume sehr unsicher und führten deshalb ein Monitoring durch. Aufgrund meiner planerischen Erfahrung war ich sehr verwundert, als das von den Flughafenbetreibern sofort angeboten wurde. Ich erachte es als recht schön, dass einmal die Chance besteht, einen solchen Prozess langfristig zu entwickeln. Jeder, der in der Landschaftsplanung tätig ist, weiß, dass viele Ausgleichsmaßnahmen geplant und einige überhaupt nicht umgesetzt werden. Dieses Problem haben wir in diesem Fall bei der Durchführung eines Monitorings nicht, weil die Umsetzung kontrolliert wird und dann auch entsprechende Korrekturmöglichkeiten vorhanden sind.

Wie gesagt, wir beschäftigen uns hier bezüglich der Nachtigallen, dieses ganz kleinen Ausschnitts des zu betrachtenden Artenspektrums, das von dem Eingriff betroffen ist, mit einer Art, die in dynamischen Lebensräumen lebt. Stellten wir den Flugbetrieb ein, was manchen auch entgegenkäme, argumentierte die Forstwirtschaft sicherlich dahin gehend, dort wieder ordnungsgemäße Forstwirtschaft betreiben zu wollen. Dann verschwänden die Nachtigallen vielleicht bis auf kleine Reste völlig, weil sie in Hochwaldlebensräumen eben nicht überleben können. Der Nachtigallenbestand ist in diesem Fall mit den Eingriffen des Flughafens zu vereinbaren. Diese Eingriffe sind sogar förderlich.

Wenn Sie sich dieses Luftbild noch einmal anschauen, sehen Sie ausgeräumte Landschaft. Heute haben wir in diesem Raum viel mehr Waldflächen und Niederwaldflächen. Anhand dessen ist es leicht zu verstehen, dass wir mit der Nachtigall sicherlich eine Tierart haben, die bezüglich der Auswirkungen des Eingriffs nicht so stark betroffen sein wird wie andere Tiergruppen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Herr Sandrock hat noch eine Nachfrage dazu.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Ich will nur kurz entgegenen. Wir reden hier vom Neersener Bruch, einem Bruchgebiet. Wie wir vorhin gesehen haben, gibt es bei den Ausgleichsflächen, die überall irgendwo auf dem Lande geschaffen werden, nicht den erforderlichen Untergrund. Im Landschaftsplan „Willi-cher Lehmplatte“ ist zu lesen, wie die Entwicklung dieses Gebietes vorangehen soll. Dies ist teilweise schon geschehen: Man hat die Pappeln zum Teil gefällt und dort ist Erlenbruchwald entstanden. Gerade in Richtung Flughafen gibt es genau das, was Herr Henf sagt. Dort haben wir die kleinen Strukturen für die Nachtigall. Aber sie werden verschwinden; da kommt

dann Wiese hin. Ein Bruchgebiet ist nun einmal Bruchgebiet. In diesem Bereich ist durch das Fällen der Pappeln eine Vernässung gewünscht, keine Austrocknung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Henf noch einmal dazu.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Natürlich verschwinden die Nachtigallenlebensräume, wie sie heute existieren. Aber sie entstehen an anderer Stelle neu, und zwar im unmittelbaren Umfeld, etwa 100 m entfernt.

Ich führe noch einmal das Beispiel einer dynamischen Flussaue an: Als der Nachtigallenlebensraum am Rhein 1723 bei einer hohen Flut weggespült wurde, ist die Nachtigall dort nicht ausgestorben, denn an anderer Stelle hat sich über die Jahrzehnte ein ähnlich günstiger Lebensraum geschaffen. So rotierten die Populationen durch die Landschaft. In diesem Falle wird sich eben die Nachtigallenpopulation verschieben; sie wird nicht aussterben. Die Tiere werden sich an diesen neuen Lebensraum anpassen.

Das macht auch ökologisch und von der Biologie dieser Art her Sinn, denn wenn diese Tiere nicht so flexibel wären – es gibt einige seltene Arten, die unbedingt wieder den gleichen Brutplatz brauchen –, dann wäre die Nachtigall schon längst ausgestorben. Gerade Arten der hoch dynamischen Lebensräume haben eine hohe Anpassungsfähigkeit an Veränderungen ihrer Lebensräume. In diesem Fall wird die Nachtigall – das ist so sicher wie das Amen in der Kirche – diese neuen Lebensräume nutzen können. Darauf gebe ich Ihnen Brief und Siegel.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Jetzt habe ich noch vier weitere Nachfragen, möchte danach Herrn Dr. Hövelmann aber wieder Gelegenheit geben, seinen Redebeitrag weiter auszuführen. Ich habe jetzt Herrn Siewert, Frau Vogt-Sädler und zwei weitere. – Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Kames, Sie hatten eben noch einmal etwas zur Startbahnlänge ausgeführt. Wie lang ist die Startbahn jetzt in Mönchengladbach? Habe ich es richtig verstanden, dass die Start- und Landebahn genau 1.200 m lang ist?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die genehmigte Start- und Landebahnlänge in Mönchengladbach sind physische 1.200 m. Ich kann Ihnen vielleicht weiterhelfen. Das entspricht einer ICAO-Grundlänge von 1.132 m. Damit liegen wir unter 1.200 m, wenn Sie darauf hinauswollten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich beziehe mich jetzt auf den Erlass des Bundesverkehrsministeriums vom 2. November 2001 und dort auf das Bezugscode-System in Ziffer 2.1. Unter welchem Bezugscode fallen Sie mit der jetzigen genehmigten Bahn?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Bezugscode 2.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Hier steht, Bezugscode 2 sind 800 m bis 1.200 m.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ja, die ICAO-Grundlänge. Sie müssen weiterlesen. Offenbar bezieht man sich auf die ICAO; ich habe es Ihnen eben genannt. Die 1.200 m physische Bahnlänge entsprechen einer Flugplatzcodezahl 2 mit einer ICAO-Grundlänge von 1.132 m. Ich sage Ihnen auch, wie hoch die ICAO-Grundlänge wäre, würden die physisch vorhandenen 1.200 m als Meterzahl angesetzt: Eine ICAO-Grundlänge bei 1.199 m entspräche einer physischen Bahnlänge von 1.271 m. Eine ICAO-Bezugsstartbahnlänge von 1.200 m, wobei dann schon Codezahl 3 gelten würde, entspräche einer tatsächlichen Start- und Landebahnlänge von 1.272 m. Bei der ICAO-Grundlänge müssen Höhenlage, Längsneigung und Bezugstemperaturen einbezogen werden; danach richtet sich die Flugplatzkodierung, die vom BMV übernommen worden ist.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Also haben Sie jetzt folgende Festlegungen: Bezugsstartbahnlänge 1.200 m grundsätzlich, wenn ich das richtig verstanden habe, und außerdem die Berücksichtigung der Höhenlage. Wie haben Sie sie berechnet?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Entsprechend den einschlägigen Vorgaben. Sie haben vorhin die Veröffentlichung des BMV erwähnt. Es sind 7 % für 300 m Höhenlage, 10 % für 1 % Längsneigung der Bahn, 5 % als pauschaler Temperaturzuschlag, der einer Bezugstemperatur von 20°C entspricht. Nebenbei gesagt, liegt unsere etwas höher, aber es sind nur die 5 % angesetzt. Wenn es eine Grasbahn wäre, was sie aber nicht ist, gäbe es noch einen Zuschlag von 20 %. Das alles setzt man zueinander ins Verhältnis und kommt dann exakt zu diesen Werten. Das kann Ihnen auch gern von der DFS bestätigt werden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe es vor mir liegen; danke.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Warum fragen Sie dann?)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Okay. – Nun Frau Vogt-Sädler, bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich habe eine Frage zum Thema Fledermausschutz. Sie sagten, Sie hätten Fledermäuse beobachtet. Wie ist das Risiko von Fledermausschlag analog zum Vogelschlag? Gibt es da ein Risiko? Fledermäuse sind zwar sehr schnelle und geschickte Flieger, aber ob es für ein landendes Flugzeug reicht, weiß ich nicht. Gerade im Frühjahr und im Herbst, wenn Flugverkehr auch in der Dämmerung stattfindet, könnte das vielleicht eine Rolle spielen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Henf, Sie möchten antworten? – Bitte.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Fledermausschlag ist ziemlich schwierig festzustellen, weil diese Tierchen relativ klein sind, während ein Düsentriebwerk relativ groß ist. Dadurch kommt hinten nicht viel wieder heraus, wenn einmal eine Fledermaus hineingeraten sollte. Aber nach den Beobachtungen vieler Biologen und auch ehrenamtlicher Naturschützer fliegen Fledermäuse ungern über sehr großen, offenen Flächen. Sie orientieren sich eher an Kulissen, an Waldrändern, Waldwegen, Hohlwegen. Es ist also wahrscheinlich eher auszuschließen, dass Fledermäuse stark davon betroffen sind. – Ich bin im Moment etwas desorientiert. Ist Nachtflug angedacht?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Bis 22:00 Uhr!)

– Dann gibt es doch ein gewisses Überschneidungspotenzial. Fledermäuse sind hauptsächlich dämmerungsaktiv, einige Arten auch strikt nachtaktiv. Tagsüber ist natürlich überhaupt nicht mit Fledermausschlag zu rechnen.

Im Einzelfall kann es natürlich einmal vorkommen, dass Fledermäuse ins Flughafengelände fliegen, aber weil die günstigen Fledermauslebensräume überwiegend nordöstlich des Flughafens liegen, ist eher davon auszugehen, dass es keine derartige Möglichkeit gibt. Es wäre auch sehr schwierig, das untersuchungstechnisch aufzuklären. Man müsste dann mit Fangnetzen arbeiten. Das wäre ein Riesenaufwand, der wahrscheinlich kein Ergebnis brächte.

Ich gehe davon aus, dass die Fledermäuse, die im Raum nachgewiesen sind, zum einen auf Waldwegen fliegen, z. B. die Langohrfledermäuse, oder zum anderen direkt über Wasserflächen. Das betreffe das große Abgrabungsgewässer und die Wasserfledermaus. Zwergfledermäuse fliegen auch in die Wälder hinein, in große Baumkronen und um sie herum. Dieses Gefährdungspotenzial ist als äußerst gering anzusehen; es geht gegen null.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich gebe nur zu bedenken, dass man Fledermäuse häufig auch im Bereich von Laternen oder Lichtquellen beobachten kann, wo sie die Insekten jagen. Sie sind auf einem solchen Flughafen auch relativ zahlreich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Jetzt hatte ich noch zwei Nachfragen gesehen: der Herr, der von mir aus gesehen rechts neben Herrn Siewert sitzt, und die Dame hinten rechts in Gelb.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Herr Henf, ich habe eine Frage zum Monitoring, das Sie eben angesprochen hatten. Damit wollen Sie die Entwicklung des Flugplatzes in den nächsten Jahren überprüfen. Sollen die Ausgleichsmaßnahmen auch überprüft werden? Sind die Grundstückseigentümer im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen vorab überhaupt informiert worden? Ist das Verkaufsinteresse seitens der Grundstückseigentümer abgeprüft worden? Ansonsten könnten Sie sich für den Bereich der Ausgleichsmaßnahmen die womöglich nicht veräußerbaren Flächen von vornherein sparen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Im landschaftspflegerischen Begleitplan haben wir das Monitoring sehr wohl angesprochen und deutlich darauf hingewiesen, dass gerade diese umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die Schutzgüter Tier und Pflanze erforderlich sind und nur durch ein stringentes Monitoring überhaupt gewährleistet werden kann, dass im Rahmen von Natur und Landschaft angemessen damit umgegangen werden kann.

Zur Flächenverfügbarkeit hatten wir heute Morgen schon etwas gesagt und wir werden uns wohl nach der Mittagspause noch dazu äußern.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Bei der Fläche 5 sind auch städtische Flächen mit überplant worden. Es tut mir Leid, hier sagen zu müssen, dass diese Flächen in Ihrem Ausgleichspool seitens der Stadt bereits für andere Maßnahmen überplant sind.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich habe Sie richtig verstanden, Sie meinen die Fläche Nr. 5?

Udo Hormes (Stadt Willich):

Die Fläche Nr. 5.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Auch dazu hatten wir heute Morgen schon ausgeführt, dass uns seitens des Niersverbandes eine Ersatzfläche angeboten worden ist, die auch im Rahmen des Niersauenkonzeptes liegt, etwa 1 km nordwestlich.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Aber die Unterlagen, die uns hier zur Verfügung stehen, sind der landschaftspflegerische Begleitplan mit dem dazugehörigen Kartenmaterial und nicht irgendwelche Flächen, die Sie jetzt im Nachhinein mit irgendwelchen anderen Trägern schon getauscht haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir kommen heute Nachmittag noch einmal im Einzelnen zu den Flächen.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Na gut.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt gibt es noch eine Nachfrage von der Dame hinten rechts in Gelb.

Jutta Danners (Einwenderin):

Ich komme aus Kleinenbroich, lebe also ganz genau in der Einflugschneise. Ich will nur eines dazu sagen; ich war in den letzten Tagen im Urlaub und konnte nicht alles mitbekommen. Meine Terrasse ist, seitdem keine Flugzeuge landen, mindestens zehnmal so sauber wie vorher. Sie war jeden Tag kohlrabenschwarz.

Eine Frage habe ich zu den Nachtigallen. Das hörte sich hier so an: Am besten ist es, wenn jede Stadt einen Flughafen baut, damit sich noch mehr Nachtigallen weiterentwickeln können. Bäume sind ja auch nicht schlecht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich schaue jetzt einmal auf die Uhr. Die Nachfragen haben doch etwas mehr Zeit in Anspruch genommen als erwartet. – Herr Dr. Hövelmann, möchten Sie noch vor der

Pause fortfahren oder sollen wir eine Pause bis 14:00 Uhr machen und Sie können danach fortfahren?

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Wenn ich das Mikrofon etwas tiefer stellte, könnten Sie alle meinen Magen knurren hören. Selbstverständlich bin ich mit einer Pause einverstanden. Allerdings habe ich noch eine Anmerkung: Bisher wurde die Frage nach der zwingenden Berücksichtigung unmittelbar angrenzender Planungen noch gar nicht diskutiert und beantwortet, z. B. die Verlängerung der S-Bahn-Strecke. Auch der mögliche Ausbau von Zubringerstraßen wurde hier nur andiskutiert. Wird sich dazu noch jemand äußern oder wird das Thema vergessen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das Thema wird nicht vergessen. – Herr Zerbe, möchten Sie jetzt darauf antworten? Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Beide angesprochenen Punkte sind nicht Gegenstand unseres Planfeststellungsverfahrens. Wir sind in beiden Punkten nicht Vorhabensträger.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Es ist klar, dass Sie so antworten müssen. – Die Frage richtet sich eher an die Bezirksregierung, wie sie als Planfeststellungsbehörde dies sieht und ob es nicht auch Gegenstand dieses Verfahrens sein müsste.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dieses Thema hatten wir schon zu Beginn des Erörterungstermins unter dem Stichwort Verfahrensrügen. Im Planfeststellungsrecht gilt der Grundsatz der Problembewältigung. Das heißt, alle Planungen, die notwendigerweise mit dem Vorhaben in Verbindung stehen, müssen in einem Verfahren bewältigt werden. Vor einigen Tagen gab es die Frage nach den wasserrechtlichen Verfahren etc. Sie haben die Frage der Ausgleichsmaßnahmen für den Straßenausbau und den Ausbau der Schiene angesprochen.

Ich habe mir das Scopingprotokoll geben lassen. Im Rahmen des Scopingverfahrens ist das nicht vorgetragen worden. Selbstverständlich werden wir uns noch der Fragestellung zuwen-

den müssen, inwieweit die anderen Verfahren notwendigerweise zur Entscheidung in diesem Verfahren gehören.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Wir machen jetzt eine Pause bis 14:00 Uhr. Danach wird Herr Dr. Hövelmann wieder das Wort haben.

(Unterbrechung von 13:00 Uhr bis 14:02 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist 14:02 Uhr. Wir setzen die Erörterung fort. Wir sind nach wie vor beim Redebeitrag von Herrn Dr. Hövelmann. Ich habe aber das Signal bekommen, dass ein sachkundiger Vertreter der Antragstellerin, Herr Gathen, nur noch bis 14:45 Uhr anwesend ist, um zur Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen Stellung nehmen zu können. Herr Dr. Hövelmann ist damit einverstanden, dass wir ihn vorziehen. – Herr Gathen? – Nein, Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte nur eine Vorbemerkung machen. Sie sehen mir nach, dass ich keine juristische Ausbildung habe. Daher lese ich eine Stellungnahme unseres Rechtsbeistandes zum grundsätzlichen Thema des Grundstückserwerbs vor:

Beim Ausbau des Flughafens Mönchengladbach müssen Grundstücke in Anspruch genommen werden, die derzeit noch nicht im Eigentum der Flughafengesellschaft stehen. Es ist zu prüfen, wie diese Grundstücke erworben werden können und ob der Grunderwerb im Zeitpunkt der Planfeststellung bereits durchgeführt oder gesichert sein muss.

Nach § 28 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz ist die Enteignung für Zwecke der Zivilluffahrt zulässig. Hat ein Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan, die Plangenehmigung oder die Genehmigung dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und ... für die Enteignungsbehörde bindend (§ 28 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz). Daraus folgt im Umkehrschluss, dass der Flughafenbetreiber im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht Eigentümer der Grundstücke sein muss, die für die Ausführung des festgestellten Planes benötigt werden.

Herr Scholz, wir gingen jetzt gern noch in kurzer Form auf die Punkte ein, die Sie in Ihrem Vortrag eingangs genannt haben. Wir hatten ein kleines Delay, weil es uns nicht sofort gelang, die Datei zu öffnen. Es hat also ein bisschen gedauert. – Wer würde jetzt fortsetzen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, wenn wir sagen, Herr Gathen ist sozusagen auf Abruf da, dann sollten wir ihn auch als Ersten reden lassen. Die anderen sind ja noch länger hier.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich bin von der NVV AG. Wir unterstützen den Flughafen beim Thema Grunderwerb und haben ihn bei der Erstellung von Planunterlagen für die Ausgleichsflächen unterstützt. Wir haben uns eben mit Herrn Ibach abgestimmt, dass Herr Ibach diesbezüglich jetzt einige Ausführungen an Sie weitergibt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich jetzt nicht verstanden.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich werde gleich zum Thema Flächen eine Folie auflegen, anhand derer man die Flächenverfügbarkeit und die Definition genau erkennen kann, und Herr Ibach wird die weiteren Dinge ausführen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

So war das aber nicht abgesprochen. Wir unterbrechen Herrn Dr. Hövelmann mit dem Hinweis, dass Sie unter Zeitdruck stehen. Das respektieren wir, aber dann sollten Sie auch das vortragen, was Sie vorzutragen haben.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Gut, dann gehe ich sofort ans Pult. Danke schön. – Ich lege Ihnen anhand des Ausgleichsflächenplans an einem Beispiel dar, wie es zur Darstellung und Definition von Flächen gekommen ist.

(Folie)

Aufgrund der Angaben der Unteren Landschaftsbehörden haben wir diese Einzelflächen aufgestellt, in Einzelplänen dargestellt und ein entsprechendes Grundstücksverzeichnis hergestellt, aus dem die Eigentümer hervorgingen. Selbstverständlich gibt es aufgrund der großen zeichnerischen Darstellung – ein 1 : 25.000-er Lageplan – Abweichungen, wobei das Eigentümerverzeichnis die Betroffenheit darstellt.

Ich erläutere es vielleicht am Beispiel der Flächen 11 und 12 und zeige Ihnen dazu unsere Detailpläne. Hieran kann man erkennen, dass es parzellenscharfe Darstellungen im Maßstab 1 : 5.000 gibt. Diese Darstellung ist in den größeren Plan übernommen worden, wobei es natürlich zu Abweichungen kommen kann, wenn man versucht, andere Pläne hochzuzoomen. Man hat mir eben den Plan von Herrn Scholz gegeben, der meiner Ansicht nach von einem größeren Plan hochprojiziert worden ist. Dort kann man deutlich die Abweichungen sehen, die dann zur Diskussion geführt haben.

(Folie)

Hier kann man die roten Flächen erkennen – das sind diejenigen, die tatsächlich im Grundstücksverzeichnis aufgeführt sind –, mit entsprechenden Parzellennummern, Grundstücksflächen und Eigentümern. Daraus lässt sich für die Eigentümer die Betroffenheit herleiten.

Herr Scholz hatte behauptet, es gebe Eigentümer, die noch gar nichts von ihrem „Glück“ wüssten, dass sie Flächen zur Verfügung stellen sollen. Eine weitere Behauptung war, aufgrund der Diskrepanz zwischen Grunderwerbsverzeichnis und der Karte seien möglicherweise Eigentümer betroffen, die ihre Betroffenheit gar nicht hätten erkennen können. An diesem Beispiel lässt sich deutlich erkennen, dass keine Eigentümer, die nicht im Grundstücksverzeichnis stehen, mit Flächenausgleich belastet sind.

Ich glaube, es gab noch ein anderes Beispiel im Bereich von Neersen/Anrath. Das sind Flächen von Herrn Dr. Kauertz. Das weiß ich so genau, weil wir mit ihm verhandelt haben. Auch da beruhen die Angaben, die im Ausgleichsflächenplan enthalten sind, auf Angaben dieses Eigentümers. Insofern gibt es da hinsichtlich der Ausweisungspflicht im Grundstücksverzeichnis keine Differenzen.

Wir haben 38 Ausgleichsflächen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben Sie mit allen 38 Eigentümern vorher Kontakt gehabt?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Nein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Mit wie vielen?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Im Bereich Ausgleichsflächen ist mit keinem Eigentümer Kontakt aufgenommen worden.

(Lachen bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Mit keinem?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Nein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Da haben wir ein Problem. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Ibach wird dazu ein paar Ausführungen machen.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich will Herrn Gathen nur dahin gehend ergänzen, dass man es vielleicht ein bisschen relativieren muss. Ich hatte heute Morgen schon einmal dargestellt, dass es durchaus Angebotsflächen von Dritten gibt. Das betrifft die Flächen Nr. 1 bis 4, die dem Flughafen konkret angeboten worden sind, genauso wie die Flächen Nr. 36 bis 38. Die Flächen Nr. 18 bis 19 sind bereits im Eigentum des Vorhabensträgers. Das heißt, da ist der Grunderwerb in der Form gesichert. Bei den anderen müssen in der Tat noch auf Grundlage dieser Erörterung im Detail Gespräche geführt werden. Aber auch da sind die Flächen Nr. 6 bis 10 und die Flächen Nr. 30 bis 35 bereits aus dem Ausgleichsflächenpool der Stadt Mönchengladbach mit aufgenommen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir stehen jetzt vor folgendem Problem: Herr Zerbe hat zu Recht darauf hingewiesen, dass eine Planfeststellung Rechtsgrundlage für eine Enteignung sein kann. Selbst für privatnützliche Zwecke kann eine Enteignung ausgesprochen werden, aber es muss natürlich dann auch ein öffentliches Interesse dafür vorherrschen. Welches öffentliche Interesse sollte hier zugrunde gelegt werden, wenn Sie relativ wahllos Ausgleichsflächen benennen, ohne vorher mit den Eigentümern darüber gesprochen zu haben?

(Beifall bei den Einwendern)

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Der Ausgleichsflächenpool, der hier als wahllos bezeichnet wird, ist in dieser Form gar nicht wahllos. Ich erkläre noch einmal, wie es zu diesem Ausgleichsflächenpool gekommen ist: In Vorbereitung des Begleitplanes haben wir uns in der Tat – das hatte ich eingangs schon gesagt – mit den unteren Landschaftsbehörden und mit der Forstbehörde zusammengesetzt und in den Grundzügen – Sie können den Kopf schütteln, Herr Stiller; lassen Sie mich ausreden – darüber gesprochen, in welchen Bereichen Kompensationsmaßnahmen vorgenom-

men werden sollen. Wir haben uns im Bereich der Jüchener Bachaue, im Bereich der Niersaue, im Bereich von Pferdsbroich darauf verständigt. Wir haben auch darüber gesprochen, welche Konzepte im Bereich der Cloer zugrunde gelegt werden können. Dabei haben wir in der Tat nicht auf parzellenscharfe Flächen geschaut; das ist völlig richtig.

Auf dieser Grundlage haben wir dann weitergearbeitet; wir haben es weiter spezifiziert und dann weitere Flächen ausgewiesen. Diese sind dann auch an die NVV gegangen. Das heißt, wir haben einen Flächenpool erstellt, in den deutlich mehr Flächen aufgenommen worden sind, die sich alle anbieten, um den funktionalen Ausgleich zu bewerkstelligen. Wir brauchen Flächen, die auch den funktionalen Ausgleich darstellen können. Das hatte Herr Kaiser auch schon angedeutet. In der weiteren Folge sind wir weiter in die Begleitplanung eingestiegen, haben die Eingriffssituation bilanziert und konnten uns dabei eben aus diesem Ausgleichsflächenpool bedienen. Wir haben alle sich potenziell eignenden Flächen herangezogen und in der Form verkleinert, wie sie für den tatsächlichen Nachweis erforderlich sind.

Die Flächen Nr. 1 bis 38 sind Flächen, die in die Bilanzierung eingestellt worden sind. Das Grundstücksverzeichnis weist deutlich mehr Flächen aus; sie sind auch als Reserveflächen dargestellt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt jetzt einige Nachfragen. – Bitte sehr, Stadt Willich.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Ich habe eine Frage zu der Fläche Nr. 4. Momentan liegt auch die Planfeststellung für den Autobahnausbau Elmpt bis Bundesgrenze vor. Genau dieselbe Fläche ist auch im Planfeststellungsverfahren für die Autobahn vorgesehen. Nach Stand der Dinge können wir uns dann aussuchen, wer den Ausgleich dort betreibt. Oder wie sehen Sie das?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Noch einmal: Die Ausgleichsfläche Nr. 4 ist der Antragstellerin angeboten worden, sodass wir bisher davon ausgehen können, dass uns die Fläche zur Verfügung steht. Wenn an andere Antragsteller bereits herangetreten wurde, ist dies vom Eigentümer aufzuklären. Aber ich habe nur den Kenntnisstand, dass wir diese Fläche für das hiesige Planfeststellungsverfahren belegen können.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Dann fangen Sie also an, Ausgleichsflächen zu enteignen.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Nein, die Nr. 4 ist uns ja angeboten worden.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Aber es ist ja nun Stand der Dinge, dass dieselbe Fläche für ein zweites Planfeststellungsverfahren benötigt wird oder auch angeboten worden ist. Dann hätten Sie auch Vorverträge oder sonstige Sachen mit dem Grundstückseigentümer abschließen müssen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gathen.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Hinsichtlich der Fläche Nr. 4 stehen wir mit dem Eigentümer in Kontakt. Da das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen das erste Verfahren war, gibt es einen Sperrvermerk. In erster Linie stehen diese Flächen dem Verfahren des Flughafens zur Verfügung, aber es besteht mit dem Eigentümer weitestgehend Einigkeit, auch diese Flächen für den Flughafen zu verwenden. Da gibt es Verhandlungen und Schriftwechsel aus neuester Zeit, sodass das Thema eigentlich keines mehr sein dürfte.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Also, da lasse ich mich gern einmal überraschen, wer denn da zuerst kompensiert. – Das Nächste ist für mich folgende Frage: Der Flughafengesellschaft gehört eine ungefähr 6,3 ha große Fläche im Willicher Norden im Bereich Willicher Heide. Warum ist diese Fläche nicht mit in den Ausgleichsflächenpool eingestellt worden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wer beantwortet die Frage?

Udo Hormes (Stadt Willich):

Ich kann Ihnen auch gern zu den nächsten Erörterungstagen die Planung mitbringen, wenn Sie Ihre eigenen Flächen nicht kennen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Er sucht ja. – Besteht Klarheit darüber, welche Fläche gemeint ist?

Udo Hormes (Stadt Willich):

Die Fläche finden Sie auch nicht auf dem Plan; sie ist nicht eingestellt: eine 6,3 ha große Fläche im Willicher Norden. Da stellt sich für mich die Frage, mit welcher Berechtigung Sie dann, wenn Sie eigene Flächen besitzen, noch mit der Enteignung sonstiger für Ausgleichsflächen vorgesehenen Flächen drohen wollen. Das ist mir absolut schleierhaft.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das war keine Drohung, das war ein Hinweis auf die Rechtslage.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Für die Eigentümer ist das schon eine Bedrohung, gerade, wenn man es im Hinblick auf die Landwirtschaft sieht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie das Mikro Ihrem Kollegen von der Stadt Viersen weiterreichen?

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Ich habe eine Verständnisfrage. Sie sprachen über Flächen, die Sie aus dem Ausgleichspool der Stadt Mönchengladbach bekommen. Ist die Stadt Mönchengladbach Eigentümer dieser Flächen und verzichtet sie im Grunde auf eigene Ausgleichsflächen, wenn sie Ihnen die Flächen als Ausgleichsflächen zur Verfügung stellt?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Die Flächen sind uns aus dem Ausgleichsflächenpool der Stadt Mönchengladbach benannt worden. Sie sind teilweise selber Eigentümer dieser Flächen. Ob von allen, kann ich hier nicht sagen. Da müsste man im Eigentümerverzeichnis nachschauen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Auch wenn die Ausführungen zur Enteignung nur die Darstellung der Rechtslage waren, meine ich, bei allen Eigentümern und bei allen hier im Saal ist es genau als das angekommen, als was es wohl gedacht gewesen ist, als die Drohung nach dem Motto: Wenn wir erst einmal einen Planfeststellungsbescheid in der Hand haben, dann werden wir uns die Flächen schon beschaffen. – So viel dazu.

Herr Marten, Sie haben deutlich darauf hingewiesen, dass, wenn es überhaupt zu einem Enteignungsverfahren kommen sollte, auch ein öffentliches Interesse daran bestehen muss, so etwas durchzuführen. Wir beißen immer wieder in den gleichen Kreis. Wir haben in der ersten Woche die Fragen des Bedarfs hier ganz ernsthaft diskutiert. Heute hören wir nun, auch wenn das viele von uns bereits gewusst haben, dass wir hier zwei konkurrierende Verfahren haben, nämlich zum einen den Kiesabbau der Readymix, zu dem man sicherlich auch unterschiedliche Positionen einnehmen kann, und zum anderen den Neubau eines Verkehrsflughafens.

Die Frage, die man sich hier allerdings stellen muss, ist ganz einfach. Readymix hat einen Betrieb auf dem Gebiet der Stadt Korschenbroich, der wirtschaftlichen Ertrag abwirft und Arbeitnehmer beschäftigt. Läuft der Kiesabbau dort aus, fällt das weg. Ich behaupte jetzt einfach einmal, dass der Kiesabbau, das Betonwerk und die Speditionstätigkeit, die damit verbunden ist, in etwa so viele Arbeitsplätze darstellt, wie sie der Verkehrslandeplatz derzeit darstellt. Dort wird volkswirtschaftlicher Ertrag erwirtschaftet, während auf der anderen Seite der Verkehrslandeplatz ganz deutlich ein Betrieb ist, der keinen Ertrag, sondern Verluste erwirtschaftet. Insofern bitte ich sorgfältig abzuwägen, worauf die Gewichte zu legen sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, ich möchte eines klarstellen: Wir haben nicht mit Enteignung gedroht, überhaupt nicht. Ich habe eine Vorschrift aus § 28 Luftverkehrsgesetz zitiert und einen Umkehrschluss daraus hier vorgetragen, der lautet, dass der Flughafenbetreiber im Zeitpunkt des PF-Beschlusses nicht Eigentümer der Grundstücke sein muss. Es ist nicht mit Enteignung gedroht worden. Ich weise das wirklich aufs Schärfste zurück.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ich habe jetzt noch eine Frage an Herrn Ibach. Ich habe das nicht so ganz verstanden. Ich habe den landschaftspflegerischen Begleitplan, wie Sie gemerkt haben, ziemlich intensiv studiert und mir dabei auch das Grundstücksverzeichnis zu Hilfe genommen, um überhaupt die Betroffenheiten zu ermitteln. Nach meinem Informationsstand steht dort nirgendwo etwas davon, dass Reserveflächen, die eigentlich nicht gebraucht werden, im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt sind. Ich meine, rechnerisch deckt sich das, was an Flächen im Grundstückserwerbsverzeichnis steht, an denen Bedarf besteht, praktisch mit dem errechneten Kompensationsbedarf. Oder ist darin ein Fehler enthalten? Ich hatte darin keinen Punkt gefunden, bei dem ich eine erhebliche Abweichung entdeckt hätte. Vielmehr hat sich bei mir der Eindruck ergeben, dass das, was errechnet wurde, auch mit den Angaben im Grundstückserwerbsverzeichnis, was die Kompensationsflächen angeht, weitgehend deckt. Da mag es ein paar Abweichungen geringster Art geben, aber mir ist da nichts aufgefallen, so dass mir diese Aussage, dass irgendwo noch Reserveflächen vorgesehen sind, nicht ganz eindeutig erscheint, denn das, was zeichnerisch dargestellt wurde, ist flächenmäßig auch deutlich weniger als das, was sich rechnerisch an Kompensationsbedarf in der Gesamtheit ergeben hat.

Ich habe vorhin noch nichts zu den Flächen gehört, bei denen tatsächlich Eigentümer nicht an der Karte erkennen konnten, dass ihre Flächen im Grunderwerbsverzeichnis stehen. Es ging um die Flächen, die ich auch als wesentlich weniger problematisch dargestellt habe, weil ich mir gesagt habe: Gut, da ist der eine oder andere vielleicht ein bisschen vorschnell hochgegangen, aber er wird eigentlich nicht wirklich beschwert. Das ist die Frage, die jetzt noch nicht beantwortet wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Noch einmal zum Verständnis: In diesem Ausgleichsflächenpool sind deutlich mehr Flächen eingestellt worden. Wir haben Flächen dargestellt, bei denen wir gesagt haben: Das ist ein Konzept, von dem wir uns bedienen wollen; das sind Flächen, die sich funktional zur Kompensation der Eingriffe anbieten. Dann sind wir weitergegangen, haben im Rahmen des Begleitplans den tatsächlichen Kompensationsbedarf ermittelt und uns dann Teilflächen aus dem Pool bedient. Es kann sein, dass wir eine größere Fläche im Pool hatten und sie aufgrund der Bilanzierung verkleinert und geringer überzogen haben, weil wir den gesamten Bedarf nicht mehr haben. Das heißt, im Grundstücksverzeichnis sind in der Tat Flurstücke benannt, die womöglich jetzt aufgrund der Verkleinerung nicht mehr zum Tragen kommen.

Zu den Reserveflächen könnte Herr Gathen vielleicht noch einmal sagen, wo man das findet: Vorn im Grundstücksverzeichnis wird bei den Ausgleichsflächen sehr wohl zwischen den tatsächlich eingestellten Ausgleichsflächen 1 bis 38, die auch Gegenstand des Begleitplans sind, und den Reserveflächen differenziert, die bereits im Ausgleichsflächenpool enthalten waren.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Vielleicht können Sie als Erläuterung für uns alle einfach einmal zwei Zahlen nennen, nämlich zum Ersten, wie groß der konkrete Bedarf an Ausgleichsflächen ist, und zum Zweiten, wie groß die Gesamtfläche ist, die Sie im Grundstücksverzeichnis ausgewiesen haben, damit wir uns später anhand der Unterlagen auch ein Bild davon machen können, was es bedeutet, wenn Sie sagen, Reserveflächen seien dort enthalten.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich kann Ihnen aus dem Begleitplan nachher Zahlen herausrechnen. Das ist aus einem ökologischen Verfahren herausgerechnet. Wir haben einen externen Kompensationsbedarf, der

auch dargestellt worden ist, in der Form, dass wir 134 ha Waldflächen haben. Ich kann es noch einmal konkret heraussuchen.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen, die wir am Flughafengelände nördlich realisieren – das muss man alles mit betrachten; alle diese Maßnahmen sind in die Bilanzierung eingeflossen –, haben wir die folgenden externen Kompensationsmaßnahmen: 134 ha naturnaher Laubwald, der aufgeforstet wird, und 30 ha Waldflächen, die von Nadelforsten in naturnahe Laubwälder umgewandelt werden. Außerdem sollen 10 ha Grünlandstrukturen mit Gehölzstrukturen auf Ackerflächen realisiert werden. Das heißt, wir haben in Summe 174 ha externe Flächen, die wir benötigen, um den Eingriff kompensieren zu können, zuzüglich der Flächen, die unmittelbar an das Flughafengelände angrenzen, also da, wo wir die zu gewährleistende Hindernisfreiheit neu gestalten müssen.

Herr Gathen könnte vielleicht etwas dazu sagen, wie viel tatsächlich an Flächen im Grundstücksverzeichnis dargestellt sind. – Das können wir nicht.

Das ist der Bedarf, den wir ökologisch nachzuweisen haben, um den Eingriff kompensieren zu können.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie hatten noch eine Zusatzfrage. – Bitte sehr.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Nur eine ganz kurze Zwischenfrage zu den Zahlen, die Sie genannt haben: Sind sie mit der unteren Landschaftsbehörde und mit dem Forstamt Mönchengladbach als zuständiger unterer Forstbehörde abgesprochen? Diese Zahlen sind abgesegnet? Oder sind das Zahlen, die Sie berechnet haben? Sie müssen ja konsensfähig sein. Die Zahlen müssen ja auch von den entsprechenden unteren staatlichen Verwaltungsbehörden akzeptiert sein.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Zu diesen Gesprächen im Vorfeld sowie dazu, wie wir bilanzieren, hatte ich heute Morgen erklärt, dass wir in forstwirtschaftlicher Hinsicht mit Herrn Kaiser Parameter festgelegt haben. Die forstwirtschaftlichen Belange liegen unter den ökologischen Belangen. Deswegen haben wir uns an den ökologischen orientiert, um beiden Belangen gerecht zu werden. Sie sind den unteren Landschaftsbehörden bekannt; zumindest in Bezug auf die forstwirtschaftlichen Belange wird Herr Stiller dies bestätigen können. Wir haben dazu auch Aktenvermerke, in denen diese Ergebnisse dargestellt worden sind. Sie sind alle nicht expliziert, wie sie jetzt im Begleitplan dargestellt sind und hier schon dargestellt wurden, aber die Grundzüge sind in Gesprächen vorab besprochen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Reichen Sie das Mikrofon erst einmal an Herrn Stiller und dann an Herrn Scholz weiter.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Hier sind eben die Abstimmungsgespräche mit den unteren Landschaftsbehörden angesprochen worden. Hinsichtlich des Kompensationsumfangs, also der Hektarzahlen, die Sie eben genannt haben, kann ich bestätigen, dass wir keine schwerwiegenden Bedenken hatten. Wir hatten in Bezug auf die Bilanzierung in unserer Stellungnahme lediglich die Bewertung der Flächen unmittelbar am Flughafen mit drei Punkten aufgeführt. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung halten wir zwei Punkte für angemessen. Dadurch ergibt sich ein geringfügig höherer Kompensationsbedarf. Aber vom Grundsatz her kann ich hier bestätigen, dass der Flächenumfang die Zustimmung des Rhein-Kreises Neuss findet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Meine Frage ist immer noch nicht so ganz klar beantwortet. Ich habe eine Karte, auf der die Kompensationsflächen dargestellt sind, die als Grunderwerbsplan im Ordner unter Grunderwerb stehen, und dazu korrespondierend ein Verzeichnis. In beiden Unterlagen kann ich nicht erkennen, was Reservefläche ist. Selbst wenn es Reservefläche ist, würde sie im Zweifelsfall auch Bestandteil der dort aufgeführten Flächen sein. Im Grunderwerbsverzeichnis stehen Flächen, ohne im Anlagenteil des Antrages enthalten zu sein. Vielleicht habe ich es überlesen, aber ich kann es nicht erkennen. Es ist also nicht Bestandteil des Kompensationsplanes und des landschaftspflegerischen Begleitplans, sondern es ist extern. Auch beim landschaftspflegerischen Begleitplan ist es mir nicht bewusst geworden. Vielleicht können Sie es mir zeigen; es kann sein, dass ich es überlesen habe. Darüber kann man reden, dazu sind wir ja hier.

Für mich taucht ganz einfach folgendes Problem auf: Ich nehme in solchen Fällen das Grunderwerbsverzeichnis; das sind die Flächen, die in Anspruch genommen werden sollen – das ist der beabsichtigte Grunderwerb – und die dazu korrespondierende Karte. Dort gab es erhebliche Unstimmigkeiten. Sie sind mir im Augenblick noch nicht klar dargelegt. Weder ich noch einer der Betroffenen kann erkennen, ob eine Fläche eine Reservefläche oder vielleicht doch eine Fläche ist, die in Anspruch genommen werden soll.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich mache Ihnen jetzt folgenden Vorschlag: Ich habe es eben noch einmal deutlich gemacht. Sie beziehen sich auf das Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplan. Ich beziehe mich auf meinen eigenen Plan, nämlich die Anlage 14.08, externe Kompensationsflächen. Er müsste – korrigieren Sie mich – mit den Flächen deckungsgleich sein, die im Grunderwerbsplan enthalten sind. Die Flächen, die in der Anlage 14.08, externe Kompensationsmaßnahmen, dargestellt sind, sind diejenigen, die auch bilanziert und in den Begleitplan eingestellt worden sind. Ich setze voraus, dass diese Flächen auch im Grunderwerbsverzeichnis stehen. Die Abweichung, die Sie meinen, besteht wahrscheinlich darin – so interpretiere ich das im Moment –, dass im Grunderwerbsverzeichnis mehr Grundstücke aufgeführt sind, als tatsächlich in Anspruch genommen werden. Es gibt also Teilflächen – das sagte ich Ihnen –, die beschnitten worden sind, weil sie nicht mehr in Gänze benötigt werden. Das heißt, an dieser Stellen ist möglicherweise eine Betroffenheit dargestellt, die es im Moment nicht gibt.

Ich kann meinerseits nur anbieten, die Flächen noch einmal herauszunehmen – Herr Gathen hat eben auch diese 5.000-er Ausschnitte dargestellt –, damit man einfach sieht, wo die Flächen tatsächlich liegen und dass es da eigentlich keine Unstimmigkeit gibt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Scholz noch einmal dazu.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Es geht um etwa 40 Parzellen im Umfang von 36 ha. Es geht also nicht um irgendwelche Randbereiche, sondern um riesengroße Blöcke – das ist praktisch ein kompletter landwirtschaftlicher Betrieb –, die im Grunderwerbsverzeichnis stehen. Es geht auch nicht um Teilflächen. Ich habe das korrigiert. Wir haben am Birken die Parzelle, die erst einmal mit 10 ha Gesamtgröße und in Anspruch zu nehmenden 4,5 ha im Grunderwerbsverzeichnis steht. Ich habe auch schon auseinander dividiert, wo es Teilflächen sind. Ich habe auch noch einmal genauer im Grunderwerbsverzeichnis nachgeschaut, ob es sich bei meinen Darstellungen nur um Teilparzellen handelt. Nein, diese 40 Parzellen, die ich aufgeführt habe, sind in diesem Umfang von 36 ha zeichnerisch nicht dargestellt. Auch ein Betroffener für Reserveflächen im Planfeststellungsverfahren muss die Gelegenheit bekommen, für diese Fläche Widerspruch einzulegen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie das Mikro nach hinten reichen?

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Ich will Herrn Ibach noch etwas zu den konzeptionellen Abstimmungen sagen, die es mit den ULBs gegeben hat. Es ist richtig, dass wir bereits frühzeitig Gespräche hatten und dass auch

der Kreis Viersen darauf hingewiesen hat, dass sich unter anderem in der Niersaue für die Kompensation geeignete Flächen und Konzepte ergeben. Dazu meine konkrete Frage: Wo schlägt sich das denn in dem Verzeichnis oder in den Grundstücken jetzt nieder? Die Fläche Nr. 5 ist ja offensichtlich nicht geeignet – das hat Herr Scholz schon dargestellt –, da sie nur in geringen Teilen bzw. gar nicht im Niersauenkonzept vorkommt. Sie haben jetzt im Anschluss relativ frisch Gespräche mit dem Niersverband geführt. Geht es dabei um Reserveflächen, die wir vielleicht nicht kennen, oder um welche Flächen geht es? Wie wollen Sie sie ins weitere Verfahren als Ersatz für das einbringen, was Sie da gemacht haben? Wie stellen Sie dar, dass das einen linearen Zusammenhang ergibt, was wir hier in diesem Planverzeichnis sehen können?

Zur Ermittlung des Kompensationsumfangs liegt der Bezirksregierung und meines Erachtens auch dem Antragsteller unsere Stellungnahme vor. Wir haben einen Teil der Kompensationsbewertung in Bezug auf Alter und Zeiteinteilung zumindest infrage gestellt. Insofern besteht kein Einvernehmen darüber, dass das, was Sie berechnet haben, auch stimmt. Zwar liegt es uns wie jedem anderen auch vor; wir haben in unserer Stellungnahme aber deutlich gemacht, dass wir das so nicht nachvollziehen können. Zum Abschluss unserer Stellungnahme haben wir auch geschrieben, dass wir das Einvernehmen suchen und auch das Gespräch anbieten. Da ist innerhalb eines Jahres nichts passiert. Insofern weiß ich nicht, was da geschehen ist oder wie man damit umzugehen hat oder was Ihr Vorschlag dazu ist.

Abschließend noch zu Ihren Maßnahmen innerhalb der Hindernisfreiheit innerhalb des Naturschutzgebietes Schiefbahner Bruch: Dazu schlagen Sie vor, dass am Südufer Extensivierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Das haben wir im Grundsatz auch begrüßt; das sehen wir positiv. Das steht allerdings im Widerspruch zur 17. GEP-Änderung, die morgen im Planungsausschuss des Regionalrates beraten wird; ich höre gerade, dass die Beratung vielleicht nicht abschließend sein wird. Gleichwohl steht die Darstellung der 17. GEP-Änderung dem entgegen, dort etwas zu tun, weil nämlich explizit auch nur eine gerissene Linie aus dem Bereich für den Schutz der Natur herausgehalten ist. Das ist genau die Fläche am Südufer dieses Gewässers, für die Sie Maßnahmen vorschlagen. Eine Art von Planung, entweder das Planfeststellungsverfahren oder der GEP, muss geändert werden. Anderenfalls ergibt sich da aus meiner Sicht ein ganz bewusster Widerspruch.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, bitte. – Anschließend werde ich einen Verfahrensvorschlag machen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Ibach, Sie werden entschuldigen, wenn Ihre privaten Aufzeichnungen und Unterlagen hier niemanden interessieren.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Die Frage, mit der wir uns hier ernsthaft beschäftigen müssen, ist die nach der Qualität der Antragsunterlagen. Wenn sich Sachverhalte, die zum Verfahren gehören, aus den Antragsunterlagen nicht eindeutig nachvollziehen lassen, dann ist das ein Mangel an diesen Unterlagen, auf den hier aufmerksam gemacht werden muss. Wir haben von unserer Seite aus bereits in Bezug auf viele Gutachten festgestellt, dass sie – ich sage es mal vorsichtig – unachtsam, schlampig, unvollständig hergestellt worden sind. Genau den gleichen Eindruck muss jeder, der jetzt hier zuhört, auch haben.

Auf der einen Seite stimmen die Zeichnungen und die Verzeichnisse nicht überein; auf der anderen Seite herrscht kein Einverständnis darüber, was denn eigentlich Gegenstand des Verzeichnisses ist. Außerdem hören wir gerade von den Trägern öffentlicher Belange, dass die Themen auch zwischen den Behörden und dem Antragsteller und dessen Gutachtern nicht zu Ende abgestimmt sind. Darin sehe ich einen Mangel in den Unterlagen, über die wir heute hier beraten. Ihn können Sie nicht dadurch heilen, dass Sie sagen: Ich habe in meiner Schublade aber ein Zettelchen, auf dem das richtig steht.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Das mag ich mir auch nicht ein drittes Mal anhören, denn die Anmerkungen, dass Sie über Unterlagen verfügen, die genauer sind, haben wir jetzt zur Kenntnis genommen, nur ist es im Verfahren nicht spannend.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Noch dazu, Herr Kammann? – Bitte.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Ich bin auch noch immer von einer gewissen Skepsis befallen, weil mir die Antwort, die Sie vorhin auf meine Frage gegeben haben, eigentlich nicht ausreichte. Vielleicht können Sie mir ganz einfach mit zwei Zahlen helfen. Können Sie uns die Hektarzahlen für die Waldfläche nennen, die durch den Ausbau des Flughafens verloren geht, und die Zahl, die Sie nach Ihren Berechnungen in Hektar brauchen, um diesen Verlust an Waldflächen auszugleichen? Es ist bedauerlich, dass Herr Kaiser nicht da ist. Aber ich habe gewisse Befürchtungen, dass die Zahlen nicht zusammenpassen könnten. Ich bitte Sie also, diese beiden Zahlen einmal zu nennen, wenn es geht.

(Martin Rothe [Einwender]: Hausaufgaben machen! Meine Güte!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das kommt gleich.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Entschuldigung, dass es ein bisschen gedauert hat. – Wir haben die Eingriffssituation in die Waldstrukturen einmal forstwirtschaftlich abgestimmt und auch bilanziert. Die Parameter, in welchem Verhältnis auch in den Eingriffsintensitäten zu bilanzieren ist, sind von Herrn Kaiser vorgegeben worden; wir haben sie in Gesprächen auch so festgelegt. Forstwirtschaftlich haben wir einen Gesamtkompensationsbedarf von 94,1 ha. Das Ganze ist aber auch noch einmal ökologisch bilanziert worden. Daraus ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 700 ökologischen Punkten. Unter der Voraussetzung, dass man für die Aufforstungsflächen Acker nutzt, also bei einer Aufwertung von fünf Punkten, ergäben sich 140 ha Aufforstungsflächen, die von Erfordernis sind.

Ich hatte eben aufgeführt, dass wir 134 ha dann tatsächlich eingestellt haben. Wir haben auch die anderen Belange berücksichtigt – auch das ist mit Herrn Kaiser abgestimmt –, indem wir versucht haben – das sprach auch Herr Scholz an –, auch Waldstrukturen zu nutzen und sie entsprechend umzuwandeln, also Nadelforst in naturnahe Laubwälder umzuwandeln. Auch dafür sind 30 ha eingestellt worden. Daraus ergibt sich dann die ausgewiesene Eingriffsbilanz.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Das ist also auch einvernehmlich mit dem Forstamt Mönchengladbach abgestimmt worden? Es waren also keine Vorgespräche, sondern es ist wirklich abschließend einvernehmlich abgeklärt?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Wie die forstwirtschaftlichen Belange zu bilanzieren sind, ist Vorgabe von Herrn Kaiser. Dazu gibt es ein Schreiben.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Dann darf ich noch einmal die Bezirksregierung fragen: Demzufolge gibt es bei der Bezirksregierung zu diesem Verfahren vom Forstamt Mönchengladbach keine förmlichen Einwendungen? Es liegen Ihnen keine Einwendungen des Forstamtes Mönchengladbach zur Bilanzierung hinsichtlich des Verlustes und des Ausgleichs von Forstflächen vor?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Uns liegt eine Stellungnahme vor.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Mit oder ohne Einwendungen, ist die Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja. Das werden wir gleich einmal aufrufen und dann können wir Ihnen das beantworten.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich schließe das Thema, weil es doch etwas unerfreulich geworden ist, hiermit ab und gebe für die nächste Woche eine Hausaufgabe auf. Dass das Thema Flächenverfügbarkeit heute eine Rolle spielen würde, war uns allen aus den unterschiedlichen Stellungnahmen bekannt. Wir haben auch einen entsprechenden Hinweis gegeben. Deswegen wäre mir lieb, Herr Zerbe, wenn für die weitere Erörterung zu den 38 Ausgleichsflächen ein Statusbericht zu jeder einzelnen Fläche vorgelegt werden würde, inwieweit sie Ausgleichsfläche oder Ersatzfläche sein soll, wie es um die Verfügbarkeit steht und welche konkurrierenden Ansprüche aus anderen Planungen auf diesen Flächen liegen. Dann haben wir vielleicht einen etwas besseren Überblick, als wir ihn heute bekommen haben. Das heißt, wir vertagen diesen Teilaspekt. – Herr Hövelmann, Sie könnten jetzt weiter fortfahren.

(Christoph Hölters [Kreis Viersen]: Er hat keine meiner Fragen beantwortet! Die gingen nicht alle in Richtung Flächenverfügbarkeit!)

– Er hatte doch die Gelegenheit dazu.

(Christoph Hölters [Kreis Viersen]: Hat er aber nicht getan!)

Herr Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Gut, machen wir mit der Flächenverfügbarkeit ein andermal weiter. Ich komme zurück zum Naturschutzgebiet Neersener Bruch. Ich war mit meinen Ausführungen dabei, Kritik der Naturschutzverbände an der Umweltverträglichkeitsprüfung vorzutragen. Ich fahre jetzt mit der NSG-Verordnung Neersener Bruch fort. Wir hatten vorhin in der Diskussion vor der Mittagspause schon einen kurzen Einwurf von Herrn Henf gehört, dass die Planung das Naturschutzgebiet gar nicht beeinträchtigt.

(Manfred Henf [Antragstellerin]: Kaum!)

Diese Aussage hatte mich ein bisschen irritiert.

(Folie)

Ich habe eine Planung aus den Planfeststellungsunterlagen aufgelegt. Dort zeige ich noch einmal die Grenzen des Naturschutzgebietes. Aus diesem Plan geht auch die Planungsgrenze hervor, eine dicke schwarz gestrichelte Linie. Nach meinem Verständnis gibt es eine Überschneidung dieser Planungsgrenze mit der NSG-Grenze. Ich weiß jetzt natürlich nicht, wie diese Planungsgrenze aussieht, aber ich stelle mir vor, dass da der Flughafenzaun verläuft und dass jenseits dieses Zauns entsprechend das Betriebsgelände beginnt. Wenn dem so ist, dann widerspräche diese Planung selbstverständlich der NSG-Verordnung. Das ist eine Verordnung, die wie in jedem Naturschutzgebiet die Ge- und Verbote regelt. Dazu gehört immer auch ein Betretungsverbot, ein Verbot jeglicher Baumaßnahmen, ein Verbot der Zerstörung von Gehölzen, von Natur und Landschaft in jeder Form.

Diese Planung verstößt also gegen die NSG-Verordnung Neersener Bruch. Es gibt immer die Möglichkeit, Ausnahmen oder Befreiungen von NSG-Verordnungsverboten zu bekommen; das ist klar. Aber ein solcher Verstoß, eine solche Überbauung geht natürlich weit darüber hinaus, denn die hier überplante Flächen – es mögen 5 bis 10 % der Grundfläche des NSG sein – sind natürlich für die Entwicklungs- und Erhaltungsziele des Naturschutzgebietes verloren. Darauf kann sich im Sinne des NSG gar nichts mehr entwickeln. Sinnvollerweise müssten die NSG-Verordnung bzw. der Landschaftsplan „Willicher Lehmplatte“ in einem eigenen Verfahren verändert werden. Das heißt, es müsste ein Landschaftsplanänderungsverfahren durchgeführt werden, um die NSG-Verordnung entsprechend anzupassen, das entsprechende Gebiet zurückzunehmen. Das ist meines Erachtens in diesem Verfahren hier nicht geschehen.

Auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf diesen direkten Flächenzugriff der Planung auf ein Naturschutzgebiet überhaupt nicht eingegangen. In den Unterlagen wird das Gebiet zwar unter Planungsgrundlagen erwähnt; dort werden sämtliche Planungsgrundlagen aufgelistet. Darunter findet sich als vorhanden auch das Naturschutzgebiet Neersener Bruch. Aber es wird in keiner Form darauf eingegangen, inwiefern sich die Planung auf dieses Gebiet in irgendeiner Form auswirkt. Wie ich gerade anhand dieser Karte zeigen konnte, gibt es zum einen einen eindeutigen Flächenzugriff der Planung auf dieses Naturschutzgebiet.

Zum anderen gehen aus dem aufgelegten Plan auch die Höhenlinien für die vorgesehenen Gehölzkappungen hervor. Ich zeige noch einmal die farbigen Streifen von rot über rosa und gelb bis dunkelgrün. Das sind verschiedene Gehölzhöhen, die freigeschnitten werden müssen. Das heißt, auf weit mehr als der Hälfte des Naturschutzgebietes müssen außerdem noch die Gehölze in unterschiedlichen Höhen gekappt werden, je nachdem, wie nah man an den künftigen Flughafen herangerät. Entwicklungs- und Erhaltungsziel des Naturschutzgebietes Neersener Bruch ist aber unter anderem die Entwicklung naturnaher Waldbestände wie Erlenbruchwald oder auch die Erhaltung und nachhaltige Sicherung von Brutplätzen seltener und gefährdeter Vogelarten sowie eines Rastplatzes für Durchzügler.

Es ist klar, dass eine solche Planung mit den für die Flugsicherheit notwendigen Gehölzkapungen und Rückschnitten diesem Entwicklungsziel entgegensteht. Es kann sich kein naturnaher Wald entwickeln, wenn turnusgemäß alle paar Jahre die Gehölze auf fünf oder zehn Meter Höhe zurückgeschnitten werden müssen. Es wird sich dann immer ein Gebüsch- oder Niederwald oder sonst etwas entwickeln, aber nicht ein naturnaher Wald. Man kann ihn sicherlich nicht mehr als solchen bezeichnen, vor allem vor dem Hintergrund, dass dort keine ungestörte Natur sein wird, sondern dass es auf diesem Gebiet natürlich auch entsprechende Lärm- und Schadstoffemissionen gibt, die erheblich näher heranrücken und dieses Gelände erheblich abwerten. Sie können sich vorstellen, dass es nicht zu einem wertvollen Rastplatz für Zugvögel passt, wenn in dessen Nähe die Boeings im Minutentakt starten oder landen, wenn es nach dem Flughafen geht. Dem wird in der Form Rechnung getragen, dass die vorgesehene 17. Änderung des GEP Düsseldorf eine Rücknahme des BSN zum Schutz der Natur in diesem Bereich vornimmt. Im GEP-Änderungsverfahren wird zwar in irgendeiner Form berücksichtigt, dass dieses Naturschutzgebiet entwertet wird. In der UVP, die gerade die schädlichen Einwirkungen auf die Schutzgüter, auf Natur und Landschaft bearbeiten soll, wird hingegen auf dieses Thema gar nicht eingegangen. Das ist uns Naturschutzverbänden relativ unverständlich.

Es müsste also ein Landschaftsplanänderungsverfahren mit dem Kreis Viersen angestrengt werden, um die NSG-Verordnung anzupassen oder, was fachlich fast sinnvoller wäre, das NSG gleich ganz aufzugeben, denn unter diesen Bedingungen, dass die Hälfte zurückgestutzt und verlärmert wird, wird sich dort sicherlich nichts Naturnahes entwickeln können.

Ähnliches gilt auch für die Inanspruchnahme eines geschützten Landschaftsbestandteils aus dem Landschaftsplan „Willicher Lehmplatte“, einer Fläche mit Ruderalvegetation mit der Ordnungsnummer 2.4.272, die im Landschaftsplan aufgeführt ist und direkt vom Flughafen überplant wird. Da wird also ein geschützter Landschaftsbestandteil, der gesetzlich durch eine eigene Verordnung geschützt ist, einfach überplant, ohne dass in dem Verfahren hier darauf eingegangen wird. Das Landschaftsschutzgebiet Schiefbahner Bruch, Ordnungsnummer 2.2.6 aus dem Landschaftsplan „Willicher Lehmplatte“, wird ebenso in Teilen überbaut, was ebenfalls der Verordnung widerspricht. Auch dort müsste eine entsprechende Landschaftsplanänderung stattfinden. – Soweit dazu.

Ich komme jetzt zu gesetzlich geschützten Biotopen nach § 62 Landschaftsgesetz und muss dafür eine andere Karte auflegen.

(Karte)

§ 62 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen enthält eine Liste von Biotopen, also Lebensräumen, die per se gesetzlich geschützt sind. Bestimmte schützenswerte Lebensräume wie Feuchtgrünland, Bruchwälder, naturnahe Kleingewässer oder Fließgewässer sind immer geschützt, egal, ob sie in einem Naturschutzgebiet liegen oder nicht. Es ist jeweils verboten,

sie zu beeinträchtigen. Das steht so im Gesetz. Es gibt die Möglichkeit, Ausnahmen zuzulassen. Das bedarf aber eines Verfahrens bei der unteren Landschaftsbehörde. Für diese Ausnahme, die dann erteilt werden kann, müssen die überwiegenden Gründe des Allgemeinwohls dargelegt werden. Auch die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen ist im Normalfall im Planfeststellungsverfahren Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das ist hier ebenfalls nicht erfolgt oder zumindest aus den Unterlagen für mich nicht ersichtlich. Man kann aber aus den Plänen sehr leicht herauslesen, dass solche gesetzlich geschützten Biotop durch das Vorhaben überplant werden.

Ich habe jetzt den Plan aufgelegt und zeige jetzt auf den Biotoptyp EC2, der direkt von der Planung überbaut wird. Dieser Biotoptyp EC2 ist ein Kürzel für Feuchtweide. Er wird von der Start- und Landebahn überbaut werden. Nach dem Kartierschlüssel der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten handelt es sich um einen gesetzlich geschützten Biotop. Er ist eindeutig ein sogenanntes §-62-Biotop, unabhängig davon, ob Gutachter diese Fläche als solche kartiert haben. Die Rechtslage ist diesbezüglich eindeutig. Wenn der Biotop die fachliche Qualität besitzt, ist er gesetzlich geschützt. Dieser Biotoptypenschlüssel EC2 ist eindeutig; es gibt Listen von der LÖBF, die besagen: EC2 ist immer ein §-62-Biotop, wenn er eine entsprechende Mindestgröße überschreitet, was hier eindeutig der Fall ist.

In der Karte aus den Planfeststellungsunterlagen gibt es auch weitere bedingt naturnahe Abschnitte des Trietbaches oder ein bedingt naturnahes stehendes Kleingewässer – das kann ich Ihnen auf der Karte jetzt nicht so schnell zeigen, aber ich habe es in unserer Stellungnahme aufgelistet – sowie diverse Gehölzbestände, die ebenfalls über die entsprechenden Biotoptypenkürzel verfügen, eindeutig aufgrund ihrer Zuordnung zu diesen Biotoptypen gesetzlich geschützte Biotop. Es werden also gesetzlich geschützte Biotop überplant, ohne dass die entsprechenden Ausnahmenvoraussetzungen in den Planunterlagen dargelegt werden oder ein entsprechendes Verfahren überhaupt beim Kreis angestrengt worden ist. Das ist aus unserer Sicht ein eindeutiger Verfahrensfehler.

Zudem fehlen in den Planfeststellungsunterlagen die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen. Wenn solche §-62-Biotop zerstört werden, ist dafür ein Ausgleich erforderlich. Dieser ist unabhängig von den üblichen Kompensationsverfahren zu sehen. Es muss nämlich dann ein gleichartiger Ersatz geschaffen werden. Der Verlust einer Feuchtweide kann nicht durch eine 5 km entfernte Aufforstung ersetzt werden; vielmehr müsste eine entsprechende Feuchtweide an anderer Stelle wieder hergestellt werden. All diese Unterlagen und Darlegungen fehlen in der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die UVP ist auch in diesem Punkt aus unserer Sicht unvollständig.

Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen zur eigentlichen UVP. Die Naturschutzverbände stellen folgenden **Antrag**, den ich jetzt mündlich formuliere:

Dr. Thomas Hövelmann für das Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände in NRW, BUND, NABU und LMU:

Die anerkannten Naturschutzverbände beantragen, dass die aus Sicht der Naturschutzverbände mangelhafte und unvollständige UVP nachgearbeitet und überarbeitet wird, insbesondere in den Punkten gesetzlich geschützte Biotope nach § 62 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen, NSG-Verordnung Neersener Bruch, unmittelbare Folgemaßnahmen wie Verlängerung der S-Bahn-Strecke und Neu- und Ausbau von Zubringerstraßen, Prüfung von Alternativen und Nullvariante sowie Mängel bei der Bestandserhebung und Bewertung der Avifauna. Insbesondere diese Punkte sind zu bearbeiten und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erneut vorzulegen, auszuliegen und den Trägern öffentlicher Belange und den Beteiligten erneut zuzustellen; ihnen ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Da ich mit meinen Ausführungen zur UVP fertig bin, sollte vielleicht der Gutachter Gelegenheit haben, sich dazu zu äußern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht noch ein Hinweis, weil Sie das unter dem Stichwort Verfahrensfehler angesprochen haben: Es ist durchaus möglich, dass ein Vorhaben der Landschaftsplanung oder der Landschaftsschutzverordnung nicht entspricht. Es gibt dann die Möglichkeit einer Befreiung, die rein theoretisch im Rahmen der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses ausgesprochen werden könnte.

Wer möchte aufseiten des Antragstellers antworten? – Herr Ibach, bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich greife direkt das auf, was Sie sagten, Herr Marten. Ich setze voraus, dass wir hier ein Planfeststellungsverfahren haben und auch hier die Konzentrationswirkung greifen kann und die Voraussetzungen geschaffen werden können, um diese Befreiung zu erteilen.

Die §-62-Biotope, die Sie eben ansprachen, Herr Hövelmann, haben wir sehr wohl in der Antragsunterlage dargestellt. In dem Bestandsplan haben Sie es eben auch kenntlich gemacht. Auch in weiteren Bereichen direkt nördlich des Flughafengeländes gibt es diese Feuchtwiesenstandorte wie den Trietbach. Das alles sind letztendlich Biotopstrukturen, die als 62-er dargestellt sind. Das ist auch in der Tabelle in der UVS entsprechend dargestellt, wo noch einmal hinsichtlich der kartierten Biotoptypen kenntlich gemacht worden ist, welche davon §-62-Biotope sind. Sie sind selbstverständlich auch in die Eingriffsbilanzierung eingestellt worden. Hier sind keine besonderen Maßnahmen genannt; darin haben Sie völlig Recht: Adäquater Ausgleich sollte geschaffen werden. Ihn haben wir vorgeschlagen und

dargestellt, dass wir aufgrund der zu gewährleistenden Hindernisfreiheit weiter nördlich auf den Hochwaldstandorten die Möglichkeit haben, diese Standorte neu zu initiieren. Wir haben sie dort auch vorgesehen.

Den Vorwurf, das NSG Neersener Bruch sei in der Antragsunterlage überhaupt nicht entsprechend berücksichtigt, muss ich zurückweisen. Es ist nicht nur bei den Planungsrestriktionen dargestellt; wir haben selbstverständlich auch die Entwicklungsziele und die Schutzzwecke dieses Gebietes dargestellt und mehrfach immer wieder deutlich gemacht, wie intensiv sich diese Eingriffe darstellen und dass sie selbstverständlich von Bedeutung sind. Die Karte der Hindernisfreiheiten, die Sie eben gezeigt hatten und auf der die roten, pinkfarbenen und gelben Flächen dargestellt worden sind, sollte man nicht so interpretieren, dass dieses NSG letztendlich zu drei Vierteln vernichtet wird. Der Anteil der Flächen, die tatsächlich für das Flughafengelände in Anspruch genommen werden müssen, beträgt etwa 2 ha.

Die anderen Inanspruchnahmen beziehen sich auf die Wasserflächen, die selbstverständlich in der Hindernisfreiheit liegen und im Zusammenhang mit der Avifauna von Interesse sind. Dazu könnte Herr Henf vielleicht noch etwas sagen. Die anderen dargestellten Flächen, rosafarben bis gelb, sind in der Tat die Waldflächen, die durch die Wuchsbeschränkung natürlich Einbußen haben; aber – das hat Herr Henf heute Morgen schon einmal erwähnt – da besteht eine gewisse Möglichkeit, diese Strukturen langfristig so zu entwickeln, dass sie weiterhin dem Arten- und Biotopschutz zur Verfügung gestellt werden können.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

In der UVU ist meines Wissens das Naturschutzgebiet Neersener Bruch in den Planungsgrundlagen erwähnt; dort sind tatsächlich die entsprechenden Schutzziele aufgelistet. Aber die Auswirkungen des Verfahrens auf dieses Naturschutzgebiet werden meines Wissens – vielleicht habe ich meine Hausaufgaben auch nicht gemacht – im Rahmen der UVP nicht ausgearbeitet. Können Sie mir einfach sagen, auf welcher Seite oder in welcher Tabelle oder in welchen Ausführungen in der UVP ich das finde?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

In einem Punkt habe ich eine Bitte hinsichtlich der Terminologie, damit wir uns da verständigen. Ich weiß nicht, warum ich so sensibel bin, aber ich möchte, dass wir zwischen UVP und UVS differenzieren. Die UVP mache ich leider nicht. Wir haben die Unterlagen zur Verfügung gestellt, damit die UVP anschließend durchgeführt werden kann. Aber das nur am Rande.

Ich müsste die Seiten jetzt heraussuchen. Sowohl unter dem Schutzgut Pflanzen als auch unter dem Schutzgut Tiere wird immer wieder deutlich dargestellt, dass sehr gravierende

Flächeninanspruchnahmen und Flächenumwandlungen vorgesehen sind, sei es in direkter Form für das Flughafengelände, die selbstverständlich direkt den Schutzstatus betreffen, oder sei es durch die zu gewährleistende Hindernisfreiheit, die neben der tatsächlichen, direkten Flächeninanspruchnahme natürlich auch Einfluss auf dieses Gebiet haben werden.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Sie hatten gerade eine Tabelle angesprochen, in der die §-62-Biotope aufgelistet sind. Ich habe sie mir mühsam selber aus der Karte herausgesucht. Hätte ich mir die Arbeit sparen können?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich weiß nicht, ob Sie sie sich hätten sparen können. In der UVS gibt es die Tabelle 27. Das läuft unter dem Kapitel „Empfindlichkeit“, wo alle Biotoptypen noch einmal eingestellt worden sind und auch Aussagen über die Nichtausgleichbarkeit, über den Grundwert der Biotoptypen und den Status § 62 gemacht werden. Unter anderem sind dort die Fließgewässer Trietbach und die Feuchtwiesenbereiche kenntlich gemacht.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Die Tabelle 27 enthält eine Auflistung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotoptypen mit einer entsprechenden Zuordnung, ob dieser Biotoptyp als solcher § 62 entspricht, aber eine flächenscharfe Abgrenzung der §-62-Biotope und eine Aussage, ob sie direkt oder indirekt vom Verfahren betroffen sind, fehlt in den Unterlagen.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Die direkte Betroffenheit ist letztendlich in den Karten dargestellt, in denen wir auch die Gebietskörperschaften und die Flächeninanspruchnahmen für das Flughafengelände dargestellt haben. Man müsste dann in der Tat die Karten der Bestandsdokumentation neben die anderen Karten legen und daran die Betroffenheiten ablesen. Es ist im Textteil eigentlich auch beschrieben, ebenso im Begleitplan, inwiefern diese Betroffenheiten gegeben sind.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Also hatte ich doch Recht damit, dass ich mir die Daten aus der Karte heraussuchen musste.

Ich fahre mit der berühmten Natura 2000 fort, dem FFH-Vogelschutzregime, ebenfalls Gegenstand der UVU, des landschaftspflegerischen Begleitplans und der Planfeststellungsunterlagen insgesamt. Deswegen habe ich es hier ein bisschen getrennt.

Die „Schattenliste“ war lange Zeit das Steckenpferd der Naturschutzverbände. Zu den Zeiten, als es noch den bundes- und landesweiten Kampf um die FFH- und Vogelschutzgebiete gab und das Land Nordrhein-Westfalen dieser Aufgabe nicht so schnell nachkam, wie es hätte sein sollen, wollten wir Naturschutzverbände dem Ganzen auf die Sprünge helfen, in-

dem wir aus unserer eigenen Fachkenntnis heraus Gebiete abgegrenzt hatten, die wir für fachlich geeignet hielten, um als Vogelschutzgebiet oder FFH-Gebiet nach Brüssel gemeldet zu werden. Lange Zeit ist diese Liste von den Gerichten als fachliche Grundlage herangezogen worden, um die Eignung von Gebieten zu beurteilen.

(Karte)

Von der vorliegenden Planung sind zwei Gebiete betroffen. Ich habe die entsprechende Karte aus unserer „Schattenliste“ aufgelegt. Das Gebiet „NEU 6“, wie es mit unserem eigenen Kürzel heißt, hat den Namen Trietbachaue; das kann man sich leichter merken. Sowohl durch eine gestrichelte als auch durch eine durchgezogene Linie ist das Gebiet links oben, die Niersaue, gekennzeichnet. Es ist aus Sicht der Naturschutzverbände sowohl als potenzielles Vogelschutzgebiet – das wird durch die gestrichelte Linie dargestellt – als auch als potenzielles FFH-Gebiet geeignet; Letzteres wird durch die durchgezogene Linie symbolisiert. Beide Gebiete sind von der Planung betroffen. Der auszubauende Flughafen liegt fast genau dazwischen.

Das rechts unten dargestellte Gebiet der Trietbachaue wird durch Gehölzkappungen direkt betroffen sein. Wenn man weiß, dass der Lebensraumtyp Erlen-Eschen-Auwald und weitere Gehölzbestände Schutzgegenstand dieses potenziellen FFH-Gebietes sind, dann weiß man auch, dass es durch die Planungen direkt betroffen wird. Das ist auch in der UVU entsprechend berücksichtigt worden. Das Gebiet Trietbachaue ist in den Planungsunterlagen als in der „Schattenliste“ der Naturschutzverbände aufgeführtes potenzielles FFH-Gebiet aufgelistet worden. Das ist insoweit richtig. In der UVU wird darauf eingegangen, dass die vom Land vorgelegten Meldungen in Größenordnungen von gut 6 % der Landesfläche unzureichend sind. Damit stellt der Gutachter anheim, dass die Gebietsvorschläge der Naturschutzverbände nicht gerade einer Grundlage entbehren, sondern fachlich sinnvoll sind. Dennoch wird in der UVU nicht weiter auf dieses Gebiet eingegangen, sondern lapidar formuliert, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, die nach Gesetz in solchen Fällen in Gang gesetzt werden müsste, nur dann erforderlich ist, wenn es zu einer erheblichen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten käme, und dass von daher keine FFH-Verträglichkeitsprüfung und auch keine weitere Beschäftigung mit dem Thema im Rahmen der UVU oder der Planfeststellung erfolgt.

Das sehen wir selbstverständlich anders. Die angesprochenen Gehölzkappungen – ich spare es mir, jetzt noch einmal die Gehölzkappungskarte aufzulegen – reichen in das Gebiet des potenziellen FFH-Gebietes Trietbachaue hinein. Die dort vorkommenden Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind in diesem Gebiet vorhanden und werden direkt von dem Vorhaben betroffen. Da also auf jeden Fall von einer erheblichen Beeinträchtigung dieses potenziellen FFH-Gebietes auszugehen ist, hätte man sich aufseiten des Antragstellers überlegen müssen, ob man eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchführt oder nicht. Die Begründung, es sei keine erhebliche Beeinträchtigung, können wir nicht akzeptieren.

Das Gleiche gilt für das Gebiet links oben auf der Karte, die Niersaue. Hier enden die Gehölzkappungsbereiche wenige Meter vor den Grenzen dieses potenziellen Vogelschutz- und FFH-Gebietes; ich glaube, es sind wirklich nur 20 bis 50 m. Es gibt also keine direkte Beeinträchtigung dieses Gebietes durch die Planung, aber dennoch könnte ein Vogelschutzgebiet dadurch beeinträchtigt werden – so sage ich erst einmal rechtlich korrekt –, wenn dort größere und erheblich niedriger fliegende Maschinen über dieses Gebiet hinwegfliegen. Von daher ist auch hier eine erhebliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen. Auch hier wären also eine entsprechende FFH-Verträglichkeitsprüfung und der Abgleich mit den Erhaltungszielen des potenziellen Vogelschutz- und FFH-Gebietes vonnöten gewesen.

Nun ist bekannt – das wird sicherlich auch gleich als Argument kommen –, dass das Land Nordrhein-Westfalen mittlerweile eine abschließende Liste geschickt hat, die von der EU-Kommission bereits überprüft worden ist, und dass die von mir eben benannten Gebiete von der EU-Kommission nicht zur Nachmeldung vorgesehen worden sind. Zum Zeitpunkt der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wäre es aber noch rechtlich erforderlich gewesen, aus Gründen der Planungssicherheit die FFH-Verträglichkeitsprüfung vorzunehmen.

Für das Vogelschutzgebiet ist die Rechtssicherheit noch nicht gegeben. Es gibt auch heute noch entsprechende Gerichtsurteile, die besagen, dass die sogenannten faktischen Vogelschutzgebiete bis zur endgültigen Ausweisung durch die EU-Kommission und Veröffentlichung im Bundesanzeiger weiterhin einer Veränderungssperre unterliegen, dass also das Verbot jeglicher Beeinträchtigung dieser faktischen Vogelschutzgebiete weiterhin zu berücksichtigen ist; in dieser Hinsicht erkennen die Gerichte gern die Vorschläge der Verbände und auch die IBA-Listen an.

Darüber hinaus gebe ich den neuesten Stand der FFH-Diskussion wieder: Die EU-Kommission hat Mängel gerügt, die in Nordrhein-Westfalen in Bezug auf den Kenntnisstand über den Kammmolch bestehen. Der Kammmolch, eine FFH-Art nach Anhang II und Anhang IV, ist in Nordrhein-Westfalen relativ verbreitet. Die EU-Kommission ist zu dem Schluss gekommen, dass einfach noch nicht genug Daten über die Verbreitung dieser Art vorliegen, um abschätzen zu können, ob die von Nordrhein-Westfalen vorgelegten Gebietsmeldungen zum Schutz des Kammmolches ausreichend sind. Um bei dem Stichwort Hausaufgaben zu bleiben, hat sie dem Land Nordrhein-Westfalen die Aufgabe gestellt, bezüglich des Kammmolches tätig zu werden und nachträglich die entsprechenden Datengrundlagen zu erheben, natürlich mit der Option, dass weitere FFH-Schutzgebiete zum Schutz des Kammmolches ausgewiesen werden müssten.

Der Kammmolch kommt in diesem Gebiet vor. Das geht auch aus den UVU-Unterlagen hervor. Im Umkreis, z. B. im Schiefbahner Bruch, gibt es größere Vorkommen dieser Art. Es ist also nicht auszuschließen, dass im Zuge dieses Nachmelde- und wissenschaftlichen Nacharbeitungsprozesses noch weitere FFH-Gebiete ausgewiesen werden, die dann möglicherweise im Widerspruch zu den hier vorliegenden Planungen stehen. Um endgültige Pla-

nungssicherheit zu bekommen, wäre es seitens des Antragstellers notwendig gewesen, zumindest die Situation des Kammolches, dieser einen speziellen Art, im Auswirkungsbereich des Flughafens zu untersuchen und abzuschätzen, ob es hinsichtlich der Art Kammolch zu Konflikten mit möglichen Nachmeldungen kommen könnte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt jetzt zu diesem Thema zwei Nachfragen. Können wir sie abarbeiten?

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Gern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Zunächst Herr Tänzer von der Bezirksregierung Düsseldorf. Vielleicht sagen Sie auch etwas zum Thema „Schattenliste“. – Herr Tänzer.

Reinhold Tänzer (BR Düsseldorf):

Ich möchte wie folgt zur Transparenz beitragen: Herr Dr. Hövelmann, es ist richtig, dass die Meldung über Gebiete abgeschlossen ist. Das bedeutet auch, dass die entsprechenden Verträglichkeitsprüfungen nicht anzufertigen sind.

In Bezug auf den Nierssee stellten Sie gleichzeitig auf das Vogelschutzgebiet ab. Auch diese Meldungen sind abgeschlossen und im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Von daher gebe ich Ihnen Recht, dass man inhaltlich entsprechend auf die Flächen eingehen sollte, aber daraus die Forderung zu konstruieren, Verträglichkeitsprüfungen anfertigen zu lassen, oder deren Fehlen als Mangel darzustellen, ist in diesem Falle nicht richtig.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Tänzer. – Herr Lutter hatte sich noch gemeldet.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Auf der eben gezeigten Karte von Herrn Dr. Hövelmann war der FA3-See abgebildet. Das ist seit 1970 ein Angelsee. 140 Angler haben viel Zeit, Geld und Arbeit hineingesteckt, um eine so schöne Anlage zu gestalten. In dem ersten Bauantrag, den ich gesehen habe, war eine Zeichnung: Wenn die S-Bahn dann gebaut werden würde, führte mitten durch den See. Daher frage ich mich: Müsste der See zugeschüttet werden? Was machen wir mit den Fischen darin? In dem See sind wunderschöne riesige Fische. Außerdem gibt es in der Gegend auch noch ein paar Reiher, die ich in der letzten Woche gar nicht erwähnt hatte; das gehörte noch zur Problematik Vogelschlag. Aber bleiben wir erst einmal bei dem See: Was wird mit dem See passieren, wenn in zwei, drei Jahren eine S-Bahn gebaut werden und sie mitten durch den See gehen soll?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Diese Frage kann sich nicht an Herrn Hövelmann richten.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Wer kippt das zu?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Der Vorhabensträger dieses Vorhabens, der aber hier nicht anwesend ist. – Können wir Ihre Frage einfach so im Raum stehen lassen, ohne dass sich hier jemand bemüßigt fühlen müsste, darauf zu antworten?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Herr Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Ich setze meine Ausführungen zum EU-Recht fort. Neben den bekannten FFH-Schutzgebieten gibt es auch noch den Anhang IV, Artenschutz auf europäischer Ebene. Wir haben heute Vormittag schon vieles davon vorweggenommen. Es geht um die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die gleichzeitig streng geschützte Arten laut Bundesnaturschutzgesetz sind. Im Gebiet kommen solche Arten vor. Das sind, wie bereits angesprochen, alle Fledermausarten, aber auch der Kammmolch, die Kreuzkröte sowie die im Untersuchungsgebiet vermuteten Arten Knoblauchkröte und Zauneidechse. Aus Kenntnis der Naturschutzverbände und offenbar auch aus Kenntnis der Gutachter kommen im Umkreis des überplanten Gebietes weitere Fledermausarten wie die Rauhauffledermaus vor, die die Verbände dort beobachtet haben.

Wir hatten heute Morgen gelernt – das ist richtig –, dass allein das Vorkommen dieser Arten nicht relevant ist. Vielmehr schützt die FFH-Richtlinie Art. 12 die Lebensstätten dieser Arten. Kurz zusammengefasst, ist es verboten, Lebensstätten der genannten Arten zu zerstören oder diese Arten zu stören. Wenn jetzt schon bekannt ist, dass solche Arten dort vorkommen, ist es erforderlich, im Rahmen der Planfeststellung die Lebensstätten zu untersuchen. Heute Morgen haben wir dazu schon gehört, dass der Gutachter nachträglich Untersuchungen nach Fledermausvorkommen in Baumhöhlen vorgenommen hat. Das ist richtig und ich hätte es an dieser Stelle gefordert, denn es ist mittlerweile in solchen Verfahren der aktuelle Stand, nach solchen streng geschützten Arten zu suchen.

Selbstverständlich frage ich mich an dieser Stelle, warum dieses zusätzliche Gutachten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht nachträglich offengelegt worden ist. Zumin-

dest wir Naturschutzverbände hätten es uns gern angesehen und die Möglichkeit gehabt, dazu Stellung zu nehmen und unsere eigenen Kenntnisse dazu einzubringen. Etwas Ähnliches hatten wir ganz zu Beginn der Erörterung: ein nachträglich eingebrachtes Gutachten, das uns nicht vorgelegt worden ist und zu dem wir gern Stellung genommen hätten. – Offenbar ist vom Gutachter trotz intensiver Nachsuche im Eingriffsbereich keine Baumhöhle mit Fledermäusen gefunden worden.

Bleiben noch die genannten Reptilien- oder Amphibienarten: Auch hier ist wahrscheinlich unklar, ob sich Laichgewässer, Wanderbereiche oder Sommerlebensräume der genannten Anhang-IV-Arten im Eingriffsbereich befinden, die nach EU-Recht gleichermaßen geschützt sind. Sie wissen, Amphibien laichen in einem Tümpel ab, aber im Sommer wandern sie ein Stückchen – je nach Art ein paar Hundert Meter bis zu zwei, drei Kilometern – und verbringen den Sommer an irgendeinem Stück Grünland. All das sind nach FFH-Richtlinie geschützte Lebensräume. Es gehört zur Aufgabe einer Planfeststellung, solche Lebensräume zunächst einmal zu untersuchen, inwiefern sie von dem Vorhaben beeinträchtigt werden können, und gegebenenfalls festzustellen, ob die entsprechenden Ausnahmevoraussetzungen gegeben sind.

Das gilt insbesondere für die Zauneidechse, denn der Gutachter hat es selber in der UVU als sehr wahrscheinlich herausgestellt, dass im Bereich der stillgelegten Bahntrasse wegen der Eignung dieses Habitats Zauneidechsen vorkommen können. Die angemessenen intensiven Untersuchungen sind jedoch nicht vorgenommen worden. Diese Art ist schwer nachzuweisen und aufwendig zu untersuchen. Das ist aber auch nicht gemacht worden. Es besteht also die Möglichkeit, dass Lebensstätten von Anhang-IV-Arten durch das geplante Vorhaben zerstört werden. Diese Möglichkeit ist vom Gutachter nicht widerlegt worden. Das ist nicht erlaubt.

Zum Hintergrund: Wir befinden uns in einem Planfeststellungsverfahren. Es geht also um eine öffentliche Planung. Das Bundesnaturschutzgesetz stellt ausdrücklich nicht absichtliche Beeinträchtigungen von artenschutzrechtlichen Verfahren frei. Aber durch ein berühmtes Urteil des Europäischen Gerichtshofes zur Meeresschildkröte *Carretta* gelten explizit – das hat sich mittlerweile auch im deutschen Recht durchgesetzt – auch Fachplanungen als absichtlich, wenn sie wissentlich Lebensstätten von Anhang-IV-Arten zerstören. Die wissentliche Zerstörung kann man hier durchaus als gegeben annehmen, denn die Arten werden selbst in der UVU als möglicherweise im Gebiet vorkommend erwähnt.

Wir kommen nun zu den Ausnahme- und Befreiungstatbeständen. Art. 16 der FFH-Richtlinie lässt nur dann Befreiungen oder Ausnahmen von den Verboten zu, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und gleichzeitig der Erhaltungszustand der Arten nicht beeinträchtigt wird, die Population also in einem günstigen Erhaltungszustand bleibt, und keine zufrieden stellende Alternative vorhanden ist. Wenn man die Diskussion hier in den letzten Wochen verfolgt hat, kann man den Eindruck gewinnen, dass die zwin-

genden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses schwierig nachzuweisen sind. Auch die Frage, ob es wirklich keine zufrieden stellenden Alternativen zum Ausbau des Flughafens in dieser Form gibt, ist lang und breit diskutiert worden. Der Erhaltungszustand der Population der möglicherweise betroffenen Arten ist vom Gutachter nicht untersucht worden. Es ist nicht Aufgabe der Naturschutzverbände, dies jetzt einzuschätzen. Es kann sein, dass es nicht so schlimm ist, weil es häufige Arten sind. Es kann aber auch sein, dass tatsächlich regionale Lokalpopulationen dadurch beeinträchtigt würden.

Aus unserer Sicht ist die Planung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach aus artenschutzrechtlichen Gründen in diesem Punkt nicht genehmigungsfähig. Das gilt insbesondere für die europäischen Vogelarten. Sie alle sind besonders geschützte Arten nach Bundesartenschutzverordnung und Bundesnaturschutzgesetz. Sie alle sind aber darüber hinaus viel strenger in Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie vor absichtlichen Zerstörungen ihrer Brutstätten und vor Tötungen geschützt. Die Vogelschutzrichtlinie verbietet also jede absichtliche Tötung von Vögeln und Zerstörung von Brutstätten. Dies gilt also auch für Kohlmeise, Spatz, Dohle und was man so kennt. Ausnahmen sind auch hier, ganz ähnlich wie bei Art. 16 der FFH-Richtlinie, nur unter sehr strengen Bedingungen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses bei gleichzeitigem Nachweis des günstigen Erhaltungszustandes der Population und nach einer strengen Alternativenprüfung möglich.

Wir haben heute Morgen bereits gehört, dass zum Teil gefährdete Vogelarten darunter sind, die in ihrem Bestand regional stark rückläufig sind und die durchaus, wenn ein Drittel des Lebensraums ihrer Population überbaut wird, zumindest der Überprüfung bedürfen, ob dadurch nicht der günstige Erhaltungszustand dieser Arten gefährdet ist.

Zum Schutz der europäischen Vogelarten laut Vogelschutzrichtlinie ist es nach Ansicht der Naturschutzverbände nicht zulässig, dass diese Planung realisiert wird, denn dem steht ein zwingendes Planungshindernis entgegen. – Soweit zum Artenschutzrecht. Wollen Sie sich dazu äußern?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Sie haben das Thema FFH-Verträglichkeit vorweggenommen; Herr Tänzer hat dazu auch schon einiges gesagt. Sie haben es für das Landesbüro der Naturschutzverbände so dargestellt, dass inzwischen eine FFH-Verträglichkeitsprüfung in dieser Form eigentlich nicht mehr gefordert wird.

(Zuruf: Ich kann kaum ein Wort von Ihnen verstehen!)

– Ich gebe mir Mühe. Damit können Sie aber nicht nach einer Stunde kommen; Sie können vorher schon ein Signal geben.

In Bezug auf die Rechtssituation hat Herr Tänzer Ihre Ausführungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung ergänzt. Sie sagen selber, dass es zurzeit keine rechtliche Handhabe für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gebe. Diese Prüfung ist auch nicht willkürlich so dargestellt worden. Hierbei erinnere ich an das Scopingpapier, in dem diese Vorgehensweise deutlich dargestellt worden ist und wir auch klargestellt haben, dass dann, wenn es als FFH-Gebiet gemeldet wird, auch die FFH-Verträglichkeitsprüfung gemacht werden wird.

Hinsichtlich der Vogelschutzrichtlinie hat Herr Tänzer ebenfalls gesagt, dass die gemeldeten Gebiete inzwischen im Bundesanzeiger dargestellt sind und im Untersuchungsgebiet keine betroffenen Vogelschutzgebiete vorhanden sind.

Zum Thema FFH-Arten bzw. Artenspektrum: Auf dem Scopingtermin haben wir das Artenspektrum vorgeschlagen. Es wurde auf Hinweis von Trägern öffentlicher Belange und der unteren Landschaftsbehörden ergänzt. Diese Hinweise haben wir aufgenommen; sie sind in der UVS abgearbeitet und dargestellt worden. Im Scopingtermin wurde uns auch signalisiert, dass bereits entsprechende Unterlagen vorlägen, die wir auswerten könnten, und dass mit Ausnahme des Vogelschlaggutachtens keine differenzierten faunistischen Kartierungen mehr erforderlich seien; es greift auf avifaunistische Untersuchungen der Biologischen Station Krickenbecker Seen zurück.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen haben wir dieses Thema noch einmal aufgegriffen. Weil es sich nicht bestätigt hat, dass tatsächlich ausreichende und qualifizierte Unterlagen vorliegen, haben wir in der UVS von einem vermuteten Tierartenspektrum gesprochen. Das heißt, wir haben alle Daten, die uns zugänglich gemacht worden sind, ausgewertet, angefangen vom Biotopkataster über Unterlagen der Kreise bis zu denen der unteren Landschaftsbehörden, und auf dieser Grundlage in der UVS von dem potenziellen Artenspektrum gesprochen, ohne Kenntnis zu haben, ob sich das aufgezeichnete Tierartenspektrum im Untersuchungsraum tatsächlich bestätigen wird. Die nun eingegangenen Stellungnahmen, die sehr wohl darauf hingewiesen haben, dass man von einem potenziellen Tierartenspektrum reden kann, haben wir zum Anlass genommen, selber Nachkartierungen durchzuführen. Sie sind auf Grundlage der Stellungnahmen erfolgt. Sie waren uns im September/Oktober 2004 zugänglich. Auf dieser Grundlage haben wir im Winter begonnen, eine Baumhöhlenkartierung durchzuführen – dazu wird Herr Henf gleich etwas sagen – und haben im Frühjahr dieses Jahres eine Amphibien- und Reptilienuntersuchung durchgeführt und uns auch noch einmal dem Thema Fledermausspektrum gewidmet. – Ich bitte jetzt Herrn Henf, die daraus resultierenden Erkenntnisse darzulegen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Henf.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Vielen Dank, Herr Ibach. – Tatsächlich hat es im Frühjahr zur Laichzeit der Amphibien im Eingriffsraum eine Untersuchung zu Amphibienvorkommen gegeben. Wir sind von einem potenziellen Artenspektrum ausgegangen, das auch die FFH-Anhang-IV-Arten Kreuzkröte und Kammmolch umfasst hat. Es sind umfangreiche Untersuchungen mit modernsten Methoden durchgeführt worden. Ich selber habe hier in Zentraleuropa einen Molchreusentyp erfunden, der schon fast tausendfach eingesetzt wird. Mit diesen Molchreusen sind die Gewässer beprobt worden. Dabei konnten keine Kammmolchfunde mehr gemacht werden.

Der Kammmolch war seinerzeit von der Landesanstalt für Ökologie im Biotopkataster aufgeführt worden.

(Zuruf: Ich habe noch einen Kammmolch gesehen!)

– Wenn es nicht der Teichmolch mit dem Kamm war. Wie gesagt, ich konnte keine feststellen. Ich führe dies darauf zurück, dass ähnlich wie im Greifenhorstpark in der Stadt Krefeld aufgrund von Maßnahmen der EUROGA 2002plus das ursprünglich geeignete Laichgewässer, der Nordkanal, ausgekoffert worden ist. Dadurch ist eine homogene, dauerhaft wasserführende Wasserfläche entstanden, sodass die einzelnen Wasserflächen, die temporär trockengefallen sind, jetzt eben Fischen zugänglich gemacht worden sind. Darüber hinaus besteht in dem Nordkanal ein starker Fischbesatz mit Neunstacheligen und Dreistacheligen Stichlingen und leider Gottes auch mit einer allochthonen Fischart, also einem Neozoon. Das ist der Blaubandbärtling, der zur Massenvermehrung neigt, ein Prädator, also ein Räuber, der Larven der Molche überhaupt, also auch Larven des Kammmolches, frisst.

Kammmolche konnten also nicht mehr nachgewiesen werden. Es bestand auch noch ein weiteres Gewässer mit Kammmolchverdacht, das augenscheinlich erst einmal geeignet zu sein schien. Das ist das kleine Naturschutzgewässer südlich des Baggersees. Zu diesem Naturschutzgewässer wurden mir dann von dem ehemaligen Vorsitzenden des Angelsportvereins in Willich, Herr Rudolf Lammel, gesagt, es sei als Fischartenschutzgewässer genutzt worden. In das Gewässer seien Fischarten wie Moderlieschen, Gründling und Ukelei eingesetzt worden. Ich habe bei den Reusenbefischungen in diesem Gewässer asiatische Schlammbeißer vorgefunden. Man hat dieses Gewässer im Naturschutzgebiet, was eigentlich strafbar ist, mit einer neozoonen Fischart besetzt, wahrscheinlich in bester Absicht, dort etwas Gutes für den Kleinfischartenschutz zu tun, und der Fischgroßhandel hat dort falsche Ware geliefert. Der Kammmolch hat also im Moment keine Siedlungsmöglichkeiten mehr, speziell in Form der Laichgewässer. Geeignete Landhabitats wären wohl noch vorhanden, nicht aber Laichgewässer.

Der Verdacht auf Kreuzkröte – sie ist im Umfeld von Abgrabungsweihern immer eine Vermutung wert – konnte ebenfalls nicht bestätigt werden. Die geeigneten Gewässer im Abgra-

bungssee sind durch den massiven Fischbesatz, der aufgrund der angelsportlichen Nutzung dort stattfindet, einfach nicht mehr geeignet.

Dann gab es noch einige Kleinstgewässer auf der ehemaligen Eisenbahntrasse wie Radspuren, Fahrspuren, Lachen, die gern von der Kreuzkröte angenommen werden. Die Kreuzkröte nimmt temporäre Gewässer an, die oft nur wenige Wochen Bestand haben, meist vegetationsfrei. Sie sind nicht mehr dauerhaft wasserführend; deswegen konnte die Kreuzkröte dort auch nicht vorgefunden werden. Ein Kreuzkrötenvorkommen ist also auszuschließen. Die Art ist akustisch sehr gut zu vernehmen. Man geht im Frühjahr – März, April, Mai – hinaus und hört Kreuzkrötenrufe. Kreuzkröten sind ebenfalls nicht vorhanden. Gleiches gilt für die Knoblauchkröte.

Parallel zur Amphibienkartierung oder etwas später wurde eine Reptilienkartierung ebenfalls mit modernen Methoden durchgeführt. Das Auslegen von Schlangenbrettern ist eine Methode, die ich aufgrund von Erkenntnissen englischer Kollegen vor Jahren in Nordrhein-Westfalen eingeführt habe. Im Rahmen der Reptilienkartierung konnten Blindschleiche und Waldeidechse auf dem Eisenbahndamm nachgewiesen werden, aber keine Zauneidechse und auch die vermutete Schlingnatter nicht mehr, sodass in diesem Gebiet mit Sicherheit derzeit keine FFH-Anhang-II- oder FFH-Anhang-IV-Arten der Artengruppe Amphibien und Reptilien siedeln.

Die einzige bemerkenswerte Population bei den Amphibien ist der Seefrosch. Das ist eine Art, die in der Roten Liste für diesen Naturraum in der Kategorie V – Vorwarnliste – geführt wird. Seefrösche stehen im Verdacht, immer seltener zu werden. Da gibt es eine kopfzahlenstarke Population im Nordkanal. Aber es ist auch bekannt, dass gerade die Grünfrösche, die Wasserfrösche, eher nicht so empfindlich gegenüber Fischbesatz sind, sie also eher damit klarkommen.

Hinsichtlich der Fledermäuse erwähnten Sie die durchgeführte Baumhöhlenkartierung. Sie fand im vergangenen Winter statt. Dabei ist zwar kein konkreter Hinweis auf ein Quartier gefunden worden, aber dennoch könnten in den 90 Baumhöhlen oder in den Nistkästen hie und da tatsächlich Fledermäuse vorhanden sein. Das lässt sich schwer untersuchen. Wie will man das machen, wenn eine solche Höhle in 10, 20 oder 25 m Höhe im Baumstamm sitzt? Das ist tatsächlich ganz schwierig zu beurteilen.

Bezüglich des Artenspektrums erwähnte ich heute Morgen schon, dass sich die Angaben der Naturschutzverbände durch Zufallsbeobachtungen, die ich dann tätigen konnte, durchaus bestätigt haben und sicherlich die eine oder andere Art noch zusätzlich vorhanden ist. Aber gezielte Untersuchungen zum Artenspektrum wurden nicht gemacht. Ich erwähnte auch schon, dass diese Arten alle von der FFH-Verordnung betroffen sind und demzufolge dieser Umstand dann eigentlich bewertet werden muss.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Es überrascht mich schon, dass nachträglich doch derart umfangreiche artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt worden sind; das ist fast schon lobenswert. Allerdings hätten wir diese Unterlagen gern im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen zu Gesicht bekommen, denn sie gehören unserer Meinung nach auch zu diesem Verfahrensschritt Genehmigung der Planfeststellung.

Ich habe noch ein paar Fragen. Sie haben selber gesagt, Sie hätten Baumhöhlen und Nistkästen nachgewiesen, die möglicherweise von Fledermäusen als Quartier genutzt werden. Es gibt ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes zum Zwerggleithörnchen in Finnland, das genau diese Problematik zum Hintergrund hat. Dort ging es um einen großen Forsteinschlag. Es war bekannt, dass in dem Gebiet dieses Zwerggleithörnchen – auch eine Anhang-IV-Art – vorkommen könnte. Da ist der Gutachter auch herumgelaufen und hat am Boden geguckt und keines gesehen, weil sie auch in 10 m oder 20 m Höhe sitzen. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes ist eindeutig: Es sind vertiefte Untersuchungen möglich. Wenn sie in 20 m Höhe sitzen, dann muss man sich halt in 20 m Höhe begeben oder irgendeine andere Methode erfinden, wie man wirklich nachweisen oder ausschließen kann, dass Quartiere dieser Arten dort vorkommen. Die Quartiere dieser Arten sind geschützt. Es ist egal, wie aufwendig es für den Gutachter ist, sie nachzuweisen. Unserer Meinung nach wären dazu noch Untersuchungen erforderlich, um entweder wirklich auszuschließen, dass solche Arten dort vorkommen, oder, falls solche Arten dort vorkommen, die Planung entsprechend zu ändern, entsprechende Minimierungsmaßnahmen zu treffen oder Ähnliches.

In meinem Vortrag hatte ich vergessen anzuführen, dass den Naturschutzverbänden ein Fledermausüberwinterungsquartier im Naturschutzgebiet Neersener Bruch bekannt ist, ein Bunker. Ich meine, es ist auf dem Luftbild von 1970, das Sie eben aufgelegt hatten, auch eingetragen gewesen. Dieses Fledermausquartier ist von dem Flughafenausbau wohl nicht direkt betroffen, wahrscheinlich wäre es aber von der unmittelbar damit zusammenhängenden Verlängerung der S-Bahn-Strecke betroffen. Wir stünden also wieder vor dem gleichen Problem: Der Flughafenausbau macht nichts, aber dieser Ausbau allein geht nicht, denn im GEP ist dies eindeutig mit der Verlängerung einer S-Bahn-Strecke dargestellt. Wenn also der Flughafen ausgebaut wird, dann muss auch die S-Bahn-Strecke verlängert werden. Sie kann auch nicht irgendwo verlängert werden, sondern muss am Nordrand des Gebietes verlängert werden. Sie würde dann unweigerlich dieses Fledermausvorkommen zerstören. Diesen Punkt hatten wir heute Morgen schon. Unserer Meinung nach hätte auch dieser artenschutzrechtliche Belang bereits im Rahmen der hier vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zumindest erwähnt werden müssen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wenn Sie wollen, bitte.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Noch einmal zum Fledermauswinterquartier. Das haben wir natürlich auch gewusst und gesucht; wir haben es aber zunächst nicht gefunden. Das ist wohl eine alte Röhre, durch die früher mal ein Förderband gelaufen ist. Wie wir bei späteren Recherchen festgestellt haben, hat Herr Rudolf Lammel, der ehemalige Vorsitzende des Angelsportvereins, diesen Fledermausstollen fachgerecht hergerichtet. Leider ist es dann bei der fachgerechten Herrichtung geblieben.

Ich war Anfang des Jahres zusammen mit Herrn Ibach einmal in dem Tunnel und habe ihn mir angesehen; vielmehr sind es zwei Fledermausstollen. Es ist festzustellen, dass es kein Fledermauswinterquartier ist. Potenziell könnte es das sein, aber es ist nicht besetzt und war auch nie besetzt, denn ansonsten hätte man anhand von Kotpuren – das müssten schon erhebliche Kotpuren sein – die Nutzung dieses Fledermauswinterquartiers nachweisen können. Ich habe dann weiter im Bereich des ehrenamtlichen Naturschutzes der Biologischen Station recherchiert. Peter Kohlshorn von der Biologischen Station Krickenbecker Seen hat mir dann auch bestätigt, dass es wohl Probleme bei der Pflege des Fledermausstollens bzw. insbesondere hinsichtlich der Zugänglichkeit im Herbst gegeben hat. Das war wohl auch ein Grund dafür, dass wir den Stollen zunächst nicht gefunden haben: Die beiden Einflugbereiche waren völlig mit Brombeeren zugewachsen, sodass ein Einfliegen der Fledermäuse in diese Stollen nicht möglich war. Eine Einwinterung war nicht möglich, weil sie nicht zugänglich waren, und das vermutlich schon über Jahre.

Im Landschaftsplan ist wohl der Kegel, der dort über dem Fledermausstollen entstanden ist, so belegt, dass dort kontinuierliche Freistellungsmaßnahmen stattgefunden haben. Die Freistellungen sind aber erst – wohl nach Jahren, wie es von der Gehölzstruktur aussah – durchgeführt worden, nachdem wir im letzten Herbst dort kartiert haben. Aufgrund der Begehung mit Herrn Rudolf Lammel, der wohl auch im Rahmen seiner Tätigkeit im Angelsportverein diesen Fledermausstollen betreut, haben wir dann einige Verbesserungen vorgeschlagen, die mittlerweile auch umgesetzt worden sind. Aber es bleibt festzustellen, dass derzeit und auch in der Vergangenheit dieser Stollen offensichtlich keine Funktion als Winterquartier gehabt hat.

In dem Stollen sind auch andere Fledermausexperten gewesen. Herr Lammel hat mir jemanden genannt; sein Name ist mir leider entfallen. Ich glaube, es war Herr Sandrock. – Sind Sie Herr Sandrock? – Er war mit dabei. Da sind genauso wie bei uns ganz wenige Kotkrümelchen gefunden worden, die auch älter gewesen sein können. Es muss wohl mal ab und zu eine Fledermaus darin gegangen haben, aber ein Winterquartier ist es nicht.

Die Betroffenheit des Fledermausstollens durch die Regiobahn kann ich nicht beurteilen; das ist ein ganz anderes Verfahren. Da drehen wir uns im Kreise. Es ist sicherlich so, dass da etwas passieren könnte, aber das konnte ich im Rahmen meiner Untersuchungen nicht abschätzen. Derzeit wird dieser Fledermausstollen nicht durch irgendwelche Bodenerschütterungen und Lärmauswirkungen in seiner Funktion beeinträchtigt. Es bleibt zu hoffen, dass die Fledermäuse irgendwann einmal diesen Stollen annehmen werden, der mit erheblichen Mitteln und in Initiative der Ehrenamtler hergestellt wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Hövelmann, es gibt jetzt zum Thema Fledermaus noch eine Nachfrage.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Ich bin vom NABU aus Willich. Es ist tatsächlich so: Wir haben mit dem Fledermausexperten Herrn Holthausen am 6. Mai letzten Jahres diese Begehung gemacht. Dabei wurden die Kotkrümel festgestellt. Dieser Stollen ist natürlich weiter als Winterquartier gedacht. Es ist auch richtig, dass Verbesserungen an dem Einflug besprochen wurden, die auch vorgenommen werden sollten – es wurde auch über Feuchtigkeit gesprochen, die verbessert werden sollte –, sodass der Stollen in Zukunft tatsächlich ein Fledermauswinterquartier darstellen wird, was man sich immer schon vorgestellt hat. Der Angelverein hat dort sehr viel ehrenamtliche Arbeit investiert. Man möchte, dass es letzten Endes ein großes Winterquartier für Fledermäuse ist.

Am 10. Mai 2004 hat der Fledermausexperte Herr Holthausen im Bereich des Sees noch einmal Fledermäuse kartiert. Dazu wurde z. B. der Bat-Detector Classic verwendet. Es wurden zwei Fledermausarten im relativ großen Bereich um den See festgestellt. Dazu gibt es auch einen Plan, in den sie eingetragen sind, der Ihnen auch vorliegt, Herr Hövelmann. – Das wollte ich dazu noch erläutern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Sandrock. – Herr Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Abschließend komme ich zu dem landschaftspflegerischen Begleitplan. Dazu haben wir auch diverse Kritikpunkte, die ich vorstellen möchte. Das ist zum Ersten die unserer Meinung nach mangelhafte und nicht nachvollziehbare Kompensationsberechnung. Es gibt das Ökopunktesystem. Vor der Planung wird geprüft, welche Biotoptypen in welchen Flächengrößenordnungen im überplanten Bereich vorkommen. Jeder Biotoptyp hat einen eigenen Ökowert von eins bis zehn. Dann wird das einfach ausgerechnet: Fläche mal Ökowert. Damit kommt man zu einer bestimmten Punktzahl, die man dann durch entsprechende Maßnahmen wie Aufwertungen kompensieren muss. So ist das Verfahren im Großen und Ganzen.

Ich kenne es aus anderen Planungen und aus meiner eigenen beruflichen Erfahrung in einem Planungsbüro, dass man die Biotoptypenkarte des Bestandes mit den Planungsgrenzen überlagert, sodass anschließend auch für den Leser nachvollziehbar ist, ob die Berechnung des Eingriffs stimmt. Man muss in irgendeiner Form überprüfen können, ob die errechneten Ökopunkte, die durch den Eingriff entstanden sind, richtig sind. Aus dem vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplan ist das nicht möglich.

Es gibt eine Tabelle, in der sehr detailliert alle Biotoptypen aufgelistet sind, die im Untersuchungsgebiet vorkommen. Dementsprechend ist ein Ökowert zugeordnet. Das ist auch alles richtig, aber es ist einfach nur eine vollständige Liste von Biotoptypen, hinter denen jeweils eine Zahl steht: zwei, sieben, fünf, acht. Es fehlt die kartographische Darstellung der Grundflächenkarte und des Ist-Zustands mit der darüber liegenden Planung, welche Biotope entfallen. Es ist also in keiner Weise nachvollziehbar, wie das Eingriffspunktekonto zustande gekommen ist. Es wird irgendeine Punktzahl errechnet, welcher Ökowert durch die Planung zerstört wird, woraus sich dann der Kompensationsbedarf berechnet. Das ist aus unserer Sicht – vielleicht habe ich auch etwas übersehen – so nicht nachvollziehbar und überprüfbar. Es kann sein, dass es so stimmt; man geht davon aus. Es ist ja auch nicht schwierig, so etwas zu erstellen. Aber wir haben keine Möglichkeit, das zu überprüfen.

Demgegenüber ist die Tabelle, die den Kompensationsbedarf errechnet – das ist Tabelle 5 im LBP – unserer Meinung nach wiederum zu undifferenziert. Hierbei werden den anzulegenden, geplanten Ersatzmaßnahmen ebenfalls Ökopunkte zugeordnet, wobei beispielsweise jeder Form der Waldanlage pauschal der Ökowert 8 zugeordnet wird, egal, ob es sich um Niederwald, Auwald oder normalen Wald auf Acker handelt. Das ist unserer Meinung nach zu undifferenziert. Der erste Kritikpunkt ist also die Nichtnachvollziehbarkeit des errechneten Eingriffs und die zu stark vereinfachte Darstellung des geplanten Zustandes.

Der zweite Kritikpunkt am LBP sind faunistisch wertvolle Bereiche. Der landschaftspflegerische Begleitplan errechnet den Eingriff, der zum einen durch die direkte Überplanung mit der Start- und Landebahn und den Betriebsflächen sowie zum anderen durch die Gehölzkapungsbereiche entsteht. Das wird alles richtigerweise erst einmal so bearbeitet. Allerdings wird aus unserer Sicht nicht berücksichtigt, dass die Landschaft im weiten Umfeld vor allem für die Tierwelt abgewertet wird. Es ist aus Gründen des Schutzes vor Vogelschlag erforderlich, das Umfeld des Flughafens für Vögel unattraktiv zu machen. Das geschieht beispielsweise bei der Gehölzartenauswahl von Neuanpflanzungen, wobei man nicht einfach das verwendet, was normalerweise in der Landschaft vorkäme, sondern sehr genau darauf achtet, ob die anzupflanzenden Arten Beeren tragen oder in irgendeiner Form für Vögel attraktiv sind. Wenn ich es richtig verstanden habe, wird zur Verhütung von Vogelschlag empfohlen, maximal 15 % beerentragende Gehölze zu verwenden. Ich bin Vegetationskundler. In der freien Landschaft trägt sicherlich die Hälfte der Arten wie Holunder, Weißdorn und Schlehe Beeren und ist für Vögel attraktiv. Das alles darf nicht gepflanzt werden. Stattdessen werden

andere Arten wie Hasel oder Weiden angepflanzt, die eben für Vögel unattraktiver sind. Dadurch kommt es zu einer naturferneren Gestaltung der Landschaft, die damit ganz beabsichtigt für die Vogelwelt nicht mehr so wertvoll ist. Das Gleiche gilt für die Anlage von Wiesenflächen. Auch sie werden gezielt so angelegt, dass sie für Vogelarten unattraktiv werden.

Diese Abwertung der Landschaft ist bei der Kompensation nicht mit berechnet worden und hätte aus unserer Sicht zusätzlich berücksichtigt werden müssen. Es hätte also in irgendeiner Form eine Betrachtung der Abwertung des Umfeldes des Planungsgebietes für die Fauna erfolgen müssen.

Außerdem haben wir Detailkritik an der In-Wert-Setzung der geplanten Maßnahmen; Ähnliches habe ich heute Morgen aus dem Beitrag des Vertreters vom Rhein-Kreis Neuss herausgehört. Wir sehen die Bewertung der Grünlandflächen auf dem Betriebsgelände, dem Flugplatz, mit 3 Wertpunkten als zu hoch an. Es handelt sich dabei um artenarme Langgrasfluren ohne Blütenpflanzen, die gezielt so angelegt werden, um sie für Vögel unattraktiv zu machen. Das entspricht hinsichtlich der Wertigkeit für die Tierwelt und für die Pflanzenwelt einem Acker. In einem Acker sind auch Ackerswildkräuter enthalten, er ist artenreich, in ihm kommen Tierarten vor. Das ist auf diesen Langgrasflächen nicht anders und vor allem nicht mehr. Deswegen sehen wir nicht ein, dass dies nicht gleichartig mit zwei Punkten bewertet wird. Durch diese Berechnung käme es zu einer entsprechenden Erhöhung des Kompensationsflächenbedarfs.

Ich habe auch gesehen, dass Baumreihen mit einem Grundwert von sieben bewertet worden sind. Das ist ein sehr hoher Wert, der naturnahen Gehölzbeständen nahe kommt. Eine Baumreihe, bei der auch noch die Artenauswahl beschränkt und die verlärmte und vorbelastet ist, kann niemals die Funktionen übernehmen, um einen so hohen Grundwert erreichen zu können. An den Kompensationsberechnungen ist unserer Meinung nach also im Detail noch Nacharbeit notwendig, die nach unserer Einschätzung zu einem höheren Kompensationsflächenbedarf führen wird.

Abschließend komme ich noch einmal auf unsere Kritik an der Auswahl der Kompensationsflächen zu sprechen, das Thema, über das wir heute Morgen schon lang und breit diskutiert und das wir dann vertagt hatten. Auch wir haben kein Verständnis dafür, dass das Niersauenkonzept nicht oder unzureichend berücksichtigt worden ist und stattdessen mehr oder weniger ein Flickenteppich von vielleicht verfügbaren Flächen im weiteren Umkreis vorgesehen ist. Wir fordern bei der Wahl von Kompensationsmaßnahmen ein fachgerechtes Management, damit das Ganze in irgendeiner Form Sinn macht, und Vergleichbarkeit hinsichtlich der Auswirkungen des Eingriffs. Wenn wertvolle Feuchtwaldbereiche im Neersener Bruch entfallen, sollten also entsprechende Waldflächen wiederhergestellt und nicht irgendwo auf dem Acker aufgeforstet werden, nur weil das vielleicht viele Ökopunkte bringt.

Die Naturschutzverbände stellen den **Antrag**,

dass der landschaftspflegerische Begleitplan in den von mir genannten Punkten nachgearbeitet und den Beteiligten am Planfeststellungsverfahren erneut zur Stellungnahme vorgelegt wird.

Damit bin ich erst einmal am Ende der Stellungnahme der Naturschutzverbände zum Thema Natur und Umwelt; ich kann noch Fragen beantworten.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Sie sprachen zuerst das Berechnungsverfahren an. Wir haben nach „Arge Eingriff – Ausgleich“ gerechnet. Dieses Bewertungsverfahren haben wir im Scopingtermin vorgeschlagen und es wurde bestätigt.

Zur Nachvollziehbarkeit im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme verweise ich darauf, dass es einen Bestandsplan und ebenso einen Maßnahmenplan gibt. In Ergänzung dazu, um die Dokumentation zu haben, wo Flächenbetroffenheiten entstehen, gibt es einen auf die Gebietskörperschaften bezogenen Plan mit Eingriffsflächen. Man kann also klar ablesen, bei welchen Gebietskörperschaften welche Flächeninanspruchnahmen gegeben sind.

Sie sprachen an, dass wir im Rahmen der Bilanzierung Durchschnittswerte für den Wald zugrunde gelegt hätten. Das haben wir vorher eruiert. Wir haben letztendlich einen Durchschnittswert gewählt, um die Bilanzierung nicht aufzublähen. Man hätte alles noch in Einzelflächen aufsplitten können, aber vom Gesamtergebnis hätte sich kein anderer Kompensationsbedarf ergeben. Mit einem Durchschnittswert von acht liegt man ohnehin in einem sehr hohen Bereich. Damit wird man meines Erachtens allen betroffenen Waldstrukturen, die im Untersuchungsgebiet vorkommen, gerecht. Das deckt sich zumindest mit den Biototypen der Tabellen, die wir im Text dargestellt haben.

Zur Gehölzartenauswahl bezüglich der beerentragenden Gehölze: Es ist richtig, dass auch im Vogelschlaggutachten der allgemeine Hinweis gegeben wird, auf beerentragende Gehölze zwar nicht zu verzichten, aber einen möglichst geringeren Anteil zu nehmen. Herr Dr. Hild hat in seinem Gutachten ganz klar zum Ausdruck gebracht, dass auch er sehr wohl die potenzielle natürliche Vegetation an diesen Stellen bevorzugt und im Rahmen der weiteren Detailplanung sehr wohl noch einmal darauf geachtet werden muss, in welchem Anteil tatsächlich beerentragende Gehölze angepflanzt werden. Etwas platt gesprochen, wird man nicht direkt am Flughafenzaun die beerentragenden Gehölze vorsehen, sondern wird sie sehr sinnvoll und gestaffelt im Hinblick auf die Hindernissituation darstellen. Auch da ergäbe sich aus unserer Sicht keine Änderung der ökologischen Wertigkeit.

Bei der Bewertung der Betriebsflächen des Flughafengeländes haben wir den Wert drei zugrunde gelegt. Dies entspricht dem Status quo. Wir haben die Betriebsflächen im Bestand wie auch in der Planung mit dem gleichen Biotopwert belegt. Letztendlich vergleicht man diese Grasstandorte mit der Wertigkeit drei mit Grasfluren an Straßen, also deutlich beeinträchtigten Strukturen, sodass der Grundwert drei durchaus gerechtfertigt ist.

Darüber hinaus haben wir, um die Beeinträchtigung noch einmal darzustellen, im Textteil im Rahmen der Bilanzierung auf Folgendes hingewiesen: In dem Arge-Verfahren gibt es die Dokumentation von Wirkzonen, die letztendlich zugrunde zu legen ist. Das Arge-Verfahren ist aber kein flughafenspezifisches Bewertungsverfahren. Wir haben die Start- und Landebahn mit der höchsten Kategorie, der sechsstreifigen Autobahn, verglichen. Daraus ergeben sich im Bewertungsverfahren bestimmte Wirkzonen. Hier wäre die Wirkzone IV zugrunde zu legen. Daraus ergäbe sich beidseitig noch einmal ein Streifen von 250 m. Er läge aber vollends auf dem Flughafenbetriebsgelände, sodass hier keine weiteren Einschränkungen in der Bewertung vorgenommen werden mussten.

Sie sprachen Sie mit Ihren Ausführungen zur Bewertung der Baumreihe, wenn ich Sie richtig verstanden habe, die Baumreihe am Retentionsraum an, die in der Bilanzierung mit der Wertigkeit sieben dargestellt worden ist. Diese Wertigkeit ist auch aus dem Bewertungsverfahren abzulesen. Dieses Verfahren impliziert einen gewissen Entwicklungsstand der Biotopstrukturen, wie sie sich einstellten. Diese Baumreihe befindet sich außerhalb der Hindernisfreiheit, unterliegt also überhaupt keinen Wuchsbeschränkungen, sodass auch hier die angesetzte ökologische Wertzahl zugrunde gelegt werden kann.

Zum Thema Kompensationsmaßnahmen haben wir heute Morgen in der Tat schon einiges gehört und gesagt. Zum Stichwort Flickenteppich weise ich darauf hin, dass der Bestandsplan mit den geplanten externen Kompensationsmaßnahmen zeigt, wie schön sich eigentlich der Bestand aufgrund dieser Maßnahmen schließt. Von einem Flickenteppich kann da keine Rede sein. Vielleicht assoziiert man mit dem Plan, auf dem ausschließlich die externen Kompensationsflächen dargestellt sind, einen Flickenteppich; legt man aber den Bestandsplan daneben, erkennt man, dass die Kompensationsmaßnahmen einen sehr schönen Lückenschluss darstellen sowie die Vernetzungsstrukturen und der Biotopverbund optimiert werden können. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Hövelmann, wir haben jetzt eine Nachfrage von Herrn Scholz. Können wir sie noch nehmen? – Eine weitere Nachfrage ist gerade angezeigt worden.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Bevor Nachbewertungen und sonst etwas gefordert werden, ist festzustellen, dass die Landwirtschaft daran selbstverständlich kein Interesse hat. Man sollte auch berücksichtigen,

dass hier schon ein Flughafen besteht, der mit seinen Auswirkungen negativer Art bereits Beeinflussungen verursacht, die ebenfalls nicht berücksichtigt worden sind. Insofern müsste man das Ganze wieder gegeneinander verrechnen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Reichen Sie das Mikro bitte zur Linken weiter.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

Wieso ist in der Bewertung der Flächen die funktionale Einschränkung von Flächen z. B. für bestimmte Tierarten nicht berücksichtigt worden? Wenn Vergrämuungsmaßnahmen für Vögel durchgeführt werden, sind die betreffenden Flächen ökologisch nicht mehr so hoch zu bewerten, wie sie normalerweise zu bewerten wären.

Bei Holzeinschlägen oder der Rücksetzung eines Waldbestandes auf eine bestimmte Höhe wird nicht nur diese einzelne Fläche, sondern werden auch Nachbarflächen in ihrer Funktion beeinflusst. Demzufolge müssten größere Bereiche in ihrer ökologischen Gesamtfunktion auch für einzelne Tierarten betrachtet werden. Daraus ergäbe sich meines Erachtens ein wesentlich höherer Kompensationsbedarf, als er hier ausgewiesen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Zum Kompensationsbedarf und zu dessen Ermittlung sowie dazu, wie wir zu den Bewertungsparametern gekommen sind und wie die einzelnen Waldflächen in ihrer Betroffenheit bewertet worden sind, haben wir heute Morgen schon etwas gesagt. Das ist alles in das Bewertungsverfahren eingeflossen.

(Dr. Josef Theo Verjans [Stadt Korschenbroich]: Sie können doch aber nicht nur allein – –)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte mit Mikrofon; sonst können die Stenografen Sie nicht verstehen.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

Hier geht es darum, dass nicht allein die Fläche betrachtet wird, auf der der Eingriff stattfindet. Vielmehr ist es in der Ökologie gang und gäbe, eine Gesamtbewertung des Biotops vorzunehmen und zu beurteilen, inwieweit das Biotop in seiner Gänze beeinflusst wird. Wenn man – ich sage es jetzt einmal vereinfacht – beginnt, an Randbereichen dieses Biotops zu

knabbern, dann hat das nicht nur Einfluss auf den Bereich, in dem der Eingriff vorgenommen wird, sondern auch auf die direkt angrenzenden und ebenso auf die weiter entfernt liegenden Bereiche, z. B. auch im Hinblick auf das Minimumareal für bestimmte Tierarten, die dann dieses Biotop womöglich nicht mehr nutzen können. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Hövelmann, wollten Sie noch etwas erklären?

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Wenn ich noch einmal die Gelegenheit habe, das Wort zu ergreifen, will ich noch etwas, was eben gesagt worden ist, aus meiner Sicht klarstellen. In Bezug auf den pauschal angesetzten Biotopwert acht für Gehölzbestände im geplanten Zustand wurde gerade der Eindruck erweckt, es sei in jedermanns Interesse, dass ein besonders hoher Biotopwert für die geplanten Gehölzbestände berechnet wird. Es handelt sich hier um den geplanten Zustand, also anzulegende Gehölzflächen, die dann in ihrer In-Wert-Setzung nach Ablauf einer Generation, also nach 25 Jahren, beurteilt werden, wenn es noch relativ junge Gehölzbestände sind. Dafür ist ein Biotopwert von acht sehr hoch. Man hatte jetzt den Eindruck, als hätten die Naturschutzverbände Interesse daran, dass die geplanten Gehölzbestände als besonders hochwertig bewertet werden. Das Gegenteil ist natürlich richtig. Je geringer sie bewertet werden, desto größer sind die erforderlichen Kompensationsflächen, egal, ob die Landwirtschaft damit einverstanden ist oder nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Vielleicht gibt es da ein Missverständnis. Im Rahmen der Eingriffsbilanzierung haben wir den Ökopunktwert 8 gewählt und im Rahmen der Ausgleichsflächenplanung den Ökopunktwert 7, also einen geringeren Grundwert angesetzt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Hövelmann.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Jetzt habe ich gerade alles zusammengepackt. Wenn ich mich an Tabelle 5 richtig erinnere, stehen darin für Wald pauschal acht Punkte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Im Rahmen der Eingriffsbilanzierung haben wir den Grundwert acht als Durchschnittswert zugrunde gelegt; im Rahmen der Ausgleichsflächenplanung wurde der Grundwert sieben zugrunde gelegt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut, das können Sie gleich noch einmal nachlesen. Falls Sie einen Widerspruch entdecken, melden Sie sich.

Wir fahren gemäß der Rednerliste fort. Die nachfolgenden drei Redner sind sehr wahrscheinlich noch nicht anwesend: Norbert Schlöder? – Christoph Gerwers?

(Zuruf: Donnerstag!)

– Donnerstag. – Frau Doris Mahjoub-Thiel? – Sie ist auch noch nicht da. Dann erhält Herr Schäfer das Wort. – Entschuldigung, Herr Sandrock, ich habe Sie nicht gesehen. Bitte stellen Sie Ihre Frage.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Ich habe nur noch eine kurze Frage. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind die Ausgleichsflächen landwirtschaftliche Flächen, die durch Wald besetzt werden. Das heißt, dort wird sich eine neue Vogelwelt einstellen. Auf den landwirtschaftlichen Flächen gab es auch Tiere, z. B. Hase und Kiebitz. Hat man eine Erhebung gemacht bzw. untersucht, wie viele von diesen Arten dann verschwinden werden? Man kann zwar sagen, sie könnten sich auf die anderen Flächen verdrücken, aber so ist es z. B. beim Kiebitz auch wieder nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach oder Herr Henf? – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Die Frage, ob wir die Ausgleichsflächen im Hinblick auf das Tierartenspektrum im Detail geprüft haben, kann ich verneinen. Die Ausgleichsflächen sind immer im Zusammenhang mit den angrenzenden Biotopstrukturen erfasst worden. Wir haben also immer versucht, in einem Biotopverbund zu arbeiten. Der Raum ist durch sehr große Landwirtschaftsflächen geprägt, die sich in Agronutzung befinden, sodass das Tierartenspektrum auch weiterhin von seinen Arealen her Bestand haben kann und es in diesen Bereichen keine Verschiebung im Tierartenspektrum geben wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Schäfer, Sie haben das Wort.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke schön, Herr Vorsitzender. – Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir einen Ausflug in die Historie. Meine Biographie hängt eng damit zusammen, dass ich mich ab Mitte der 80er-Jahre für Belange der Umwelt interessierte, die im Zusammenhang mit der unzulässigen Wassermengenführung in der Niers sowie der Tatsache auf uns zukamen, dass man im Umweltbewusstsein so weit war, darüber zu diskutieren, wie man das alles schützen kann, was uns von unseren Vätern übergeben worden war. Und siehe da, es gab im Kreis Viersen – seit 1990 gehörte ich dem Kreistag als Abgeordneter an – viele Menschen über alle Fraktionen hinweg, die sagten: Das müssen wir bewahren, das müssen wir schützen. Wir haben uns dann in langen Auseinandersetzungen darüber verständigt, wie wir einen Landschaftsplan erstellen. Der erste davon war der Landschaftsplan Nr. 6 Mittlere Niers, an der ich wohne. Ich spreche heute aber den Landschaftsplan Nr. 9 Willicher Lehmplatte an. Dazu gehört auch das Gebiet des Flugplatzes.

In der vorigen Woche habe ich gelernt, dass es heute unter den Naturschutzideen eine neue gibt: Wir machen aus großen Vögeln kleine Vögel. Das war mir neu, denn ich habe noch nie gehört, dass wir schon so weitgehende genetische Veränderungen an Vögeln vornehmen können, dass sie kleiner werden.

Wir haben die Entwicklung über die Jahre 1990 bis 1995 bis zum Jahr 2000 so weit vorangetrieben, dass der Kreis Viersen einer der ersten Kreise im Lande Nordrhein-Westfalen war, der eine komplette Landschaftsschutzgebietsausweisung vornehmen konnte. Darauf waren wir alle sehr stolz.

Jetzt kommt etwas, was ich nicht verstehe. Wir wussten, dass alles unter der Vorbelastung stand, die da heißt Verkehrslärm, Straßenlärm, Einflussnahme der Gewerbebetriebe, die Auseinandersetzung, wie damit umzugehen sei, dass die Landwirtschaft unter Umständen unter Restriktionen leiden würde. Ich habe harte Beispiele erlebt, wenn ich Menschen angesprochen habe, sie sollten ihren Bongert schützen – ein Bongert ist eine Obstbaumwiese, auf der schon seit 40 oder 80 Jahren solche Bäume standen –, und zwei Tage später waren die Obstbäume abgesägt. Auf meine Frage, was das denn sei, warum sie das getan hätten, erhielt ich die Antwort: Ich mache mit meinem Eigentum, was ich will.

Hier kommen wir an die Grenzen. Das ist mir heute wieder deutlich geworden. Bei mir haben sich eine starke innere Unruhe und Spannung aufgebaut, die mich fast zerreißen. Ich will das hier nicht verleugnen. Es ist unerträglich geworden, dass wir uns hier darüber unterhalten, wie wir in einem vorbelasteten Gebiet noch weitere Belastungen aufbauen. Sie haben sie deutlich gezeigt. Ich kann das nur an den Beispielen deutlich machen, die in meinem direkten Umfeld passieren. Es geht um eine Totalzerstörung des Kalksandsteinsees und von 31 ha Wald. Es ist unglaublich! Wer weiß denn schon – Ausnahmen, nämlich Menschen, die alles wissen, gibt es immer –, dass wir eines der größten Forstämter in der Bundesrepublik haben – Herr Kaiser, der heute Morgen hier war, betreut es –, und zwar vom Rhein bis an

die niederländische Grenze längs der A 52. Wir haben da unvorstellbar wenig Wald und trotzdem sollen jetzt weitere 31 ha in Anspruch genommen werden.

Es ist ja wohl deutlich geworden, dass die Kompensation dieses Vorgangs, die Schaffung von Ausgleichsflächen, unzulänglich ist, wenn aus einem zusammenhängenden Gebiet ein Puzzle gemacht werden soll, und zwar unabhängig von der Auseinandersetzung, ob man die Eigentümer überhaupt gefragt hat, die dafür in Anspruch genommen werden sollen. Ich muss gestehen, wenn ich mit meinen Enkelkindern puzzle – sie sind jetzt bei 142 Teilen –, dann gerate ich immer ins Hintertreffen; sie sind eher fertig. Die Vorstellung, dass wir dieses Gebiet in 32 oder 36 Einzelteile zerreißen und dann verkünden, wir hätten damit einen Ausgleich geschaffen, ist für mich unerträglich. Das ist kein Ausgleich!

Für mich ist wichtig, dass dies die totale Zerstörung meines Umfeldes in seinem Erholungswert bedeutet. Wir haben bereits darauf hingewiesen, was das hinsichtlich der Neersener Schlossfestspiele bedeutet. Aber haben Sie auch einmal bedacht, was es bedeutet, damit den Schlosspark zu ruinieren, der gerade im EUROGA-Programm mit 2,8 Millionen € hergerichtet worden ist, wovon das Land Nordrhein-Westfalen 80 % getragen hat? Die Folgekosten werden jetzt von der Stadt Willich übernommen. Hierzu kann man nur sagen: Wir sind dabei, in ganz großzügiger Art und Weise Geld zu verbrennen, nicht nur an der Börse, sondern auch hier in unserem Umland.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werde mir gestatten, eine Untersuchung zu Protokoll zu geben, die durch ehrenamtliche Kräfte des NABU zur Cloer gemacht worden ist.

(Folie)

Das sei ein ganz unbedeutender Graben, werden jetzt Verschiedene sagen. Aber an diesem Beispiel wird deutlich, dass es Menschen gibt, denen es etwas wert ist, das zu untersuchen, was da kreucht und fleucht, und die sich freuen, wenn es weitere Entwicklungen und Populationen gibt. Mit der Cloer haben wir einen Wasserlauf, dessen Quellen schon zerstört wurden, und zwar durch das Niedermoor, das in Schiefbahn für den Ausbau der Autobahn A 52 in Anspruch genommen wurde. Aber der Graben führt immer wieder Wasser. Keiner weiß so recht, wie das kommt – von dem Niederschlagswasser, von dem Grundwasser –, aber im Grunde genommen tut sich da etwas. Diese Broschüre gebe ich in vollem Umfang der Bezirksregierung zur Ansicht bzw. zu Protokoll; Sie dürfen sie gern behalten. Daran können Sie sehen, was es wert ist, ein solches Gebiet in Anspruch zu nehmen.

(Folie)

Weiterhin gebe ich das Projekt „Natur erleben, Natur begreifen“ zu Protokoll, das der NABU in Gang gebracht hat und das von der Stadt Willich in großzügiger Weise unterstützt wird. Es

kommt von unserer Umweltschutzstation, von Eva Lorenz. Leider ist diese Frau, die dem BUND lange Jahre angehörte, gestorben. Aber ich habe ihren Auftrag angenommen, als wir darüber sprachen, was wir tun können. Vier Wochen vor ihrem Tod hat sie gesagt: Weiter kämpfen! Das wird ein Kampf werden; darauf können Sie sich verlassen, solange meine Kräfte reichen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier sehen Sie den Grundbucheintrag einschließlich der Flurkartenbezeichnungen: Es gibt noch Zeichen und Wunder.

(Folie)

Vor etwa vier Wochen konnten wir beim Notar die Schenkungsurkunde unterschreiben und den Grundbucheintrag vornehmen. Dieses Waldstück wurde dem BUND-Kreisverband geschenkt. So etwas gibt es auch. Es liegt im An- und Abflugsektor 13. Herr Zerbe, Sie können sich darauf freuen: Wir werden sehr genau beobachten, was sich da tut. Wir können eine Beobachtungsstation einrichten. – Sie wissen nicht, wo das ist. Es heißt „In den Sonnenben-den“ in der Nähe von Anrath; diesen Namen muss man sich merken. Die Flurkartenbezeichnungen lauten: Flur 16, Flurstück 104. Auch das gebe ich zu Protokoll, möchte aber das Foto gern wiederhaben.

Ich appelliere noch einmal an die Bezirksregierung und bitte sie, bei ihrer Abwägung zu be-achten: Wir sind vorbelastet. Alles, was hier diskutiert wird, ist durch Vorbelastungen gleich welcher Art gekennzeichnet. Darauf wollen wir noch eine draufsetzen, damit wir einem un-möglichen Projekt – so habe ich das in der Zeit, in der wir hier sitzen, verstanden – Vorschub leisten, um es durchzusetzen. Das kann nicht sein. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Schäfer. – Als Nächster steht Herr Werner Schwarz auf der Rednerliste.

Werner Schwarz (Einwender):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe erstens ein paar Fragen an die Be-zirksregierung: Sind meine Einwendungen an die Flughafengesellschaft weitergeleitet wor-den? – Ich habe Einwendungen geschrieben und will wissen, ob Sie sie an die Flughafenge-sellschaft weitergegeben haben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Alle Einwendungen sind der Flughafengesellschaft weitergegeben worden.

Werner Schwarz (Einwender):

Sind sie namentlich eingegeben worden oder haben Sie sie pauschal eingegeben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es sind Argumentenblöcke zusammengefasst worden, aber es ist durchaus die Möglichkeit gegeben worden, die einzelne Einwendung aufzurufen.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich habe doch meine Einwendung an das Dezernat 59 gegeben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Richtig.

Werner Schwarz (Einwender):

Wieso geben Sie meine Einwendung weiter?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Weil die Flughafengesellschaft dazu Stellung nehmen sollte.

Werner Schwarz (Einwender):

Dann hätten Sie im Umkehrschluss auch deren Unterlagen durch uns bewerten lassen können.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das haben wir ja getan, indem Sie die Unterlagen des Flughafens gesehen haben und Einwendungen erhoben haben.

Werner Schwarz (Einwender):

Aber ich weiß nicht, was der Flughafen auf meine Einwendung geantwortet hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dafür ist der Erörterungstermin da, damit hier Wort und Widerwort, Meinung und Gegenmeinung ausgetauscht werden.

Werner Schwarz (Einwender):

Was machen Sie mit dieser Erwiderung des Flughafens? Nehmen Sie sie zur Grundlage Ihrer Entscheidung?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, sondern wir haben es zur Vorbereitung des Erörterungstermins durchgelesen.

Werner Schwarz (Einwender):

Wieso geben Sie das dem Antragsgegner? Sie müssten das doch einem neutralen Gutachter zur Bewertung übergeben, wenn Sie nicht das Fachwissen in Ihrem Dezernat haben. Es geht doch nicht, dass Sie dem Antragsgegner unsere Unterlagen zur Verfügung stellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nur so geht es. Wenn Sie eine Sache sinnvoll erörtern wollen, dann müssen Sie sich die Argumente vorher schon einmal ein bisschen durch den Kopf gehen lassen: Was kann kommen? Worauf bereiten wir uns vor? Wozu ist der Sachverstand in der Bezirksregierung vorhanden, wozu ist er nicht vorhanden? Das gehört zu einer ordentlichen Vorbereitung. Aber das Thema hatten wir unter dem Stichwort Verfahrensrügen schon am ersten oder zweiten Tag diskutiert.

Werner Schwarz (Einwender):

Aber ich meine, das hätte ein neutraler Gutachter bewerten müssen, nicht der Antragsgegner.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut, das nehme ich zur Kenntnis.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich stehe hier für meine Familie und mich und möchte jetzt meine persönliche Betroffenheit schildern. Meine Frau und ich wohnen als Eigentümer eines Einfamilienhauses mit Außenwohnbereich in der An- bzw. Abflugschneise. Schon heute werden wir durch Schulungsflugzeuge und Privatflieger des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach belastet. Hierzu kommt noch der An- und Abflug vom Düsseldorfer Flughafen. Besonders in der Frühe und in den Abendstunden sind wir dadurch belastet.

Unsere persönliche Betroffenheit: Wir sind im Jahre 1976 nach Neersen gezogen, weil es uns in Krefeld zu laut geworden ist. Ehe ich das Haus in Neersen gekauft habe, habe ich mich von 15:00 bis 23:00 Uhr in den Rohbau gesetzt, um festzustellen, ob es auch wirklich eine ruhige Lage ist. Ansonsten hätten wir gar nicht gekauft. Ohne Fluglärm ist es eine sehr ruhige Lage. Wir leben in der warmen Jahreszeit auf unserer Terrasse bzw. im Garten. Bei einem Aus- bzw. Neubau der Start- und Landebahn wäre dies nicht mehr möglich; die Lärmbelastung würde uns vertreiben. Selbst im Haus wäre eine Kommunikation nicht mehr möglich. Unser Haus liegt 2.000 m vom Anfang der Startbahn entfernt. Der anfliegende Verkehr hat hier eine Höhe von 110 m.

Auch das Haus meiner Tochter und meines Schwiegersohns befindet sich in der gleichen Lage. Unsere beiden Enkelkinder gehen in die Vinhovenschule. Sie liegt 1.250 m von der Start- bzw. Landebahn entfernt. Der anfliegende Verkehr hat hier eine Höhe von 72 m. Das

muss man sich einmal vorstellen, Herr Zerbe! In 72 m Höhe wollen Sie über eine Schule mit Kindern fliegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ein Unterricht könnte nicht mehr stattfinden, wenn alle vier Minuten ein Lärmereignis mit einem Pegel von 100 dB(A) aufträte. Die Zukunft dieser Kinder würde zerstört. Nach Art. 8 der Verfassung des Landes Nordrhein-Westfalen hat jedes Kind Anspruch auf Erziehung und Bildung.

Der abfliegende Verkehr fliegt in 210 m Höhe über die Schule, und zwar mit vollem Schub. Unser Haus wird mit 316 m und die Autobahn beim Anflug in 34 m Höhe überflogen. Dabei muss man bedenken, dass sich dort auch noch Aufbauten befinden. Sie fliegen da in weniger als 30 m Höhe über die Autobahn. Darunter fahren auch noch Autos. Wie soll das gehen, wenn da jemand erschreckt? Beim Abflug wird sie in 105 m Höhe überflogen. Die Autobahn liegt 5 m höher als die Start- und Landebahn. Die Start- und Landebahn hat ohne Sicherheitsfläche einen Abstand von 500 m zur Autobahnböschung. Die Landebahn ist um 550 m näher an die Wohnbebauung von Neersen und 150 m seitlich an den Ortskern herangerückt. Das heißt, sie fliegen jetzt mehr über den Ortskern, nicht mehr an der Seite vorbei.

Das Lärmgutachten ist abzulehnen. Es berücksichtigt nur den Lärm, der von Mönchengladbach bei einem Ausbau auf uns zukommt, nicht den Lärm, den die vielen an- und abfliegenden Maschinen zum und vom Flugplatz Düsseldorf schon heute verursachen, besonders in den Morgen- und Abendstunden. Der Lärm, den die Privat- und Schulflieger schon heute verursachen, wird nicht berücksichtigt. Das Lärmgutachten ist somit fehlerhaft; die gesamte Lärmbelastung muss berücksichtigt werden. Es ist aus diesem Grunde abzulehnen. Eine Genehmigung darf nicht erteilt werden. Ich verweise auf die fluglärmetechnische Stellungnahme des Herrn Dipl.-Ing. Beckers vom April 2004 in diesem Verfahren und mache sie mir zu Eigen. Aufgrund der Mängel des lärmtechnischen Gutachtens ist auch das lärmmedizinische Gutachten wertlos und abzulehnen.

Die mit dem Neubau einer Start- und Landebahn und die dadurch erhöhte Zahl von Starts und Landungen größeren Fluggeräts – alle vier Minuten – verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen führen zu einer starken Beeinträchtigung meines Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Gleiches gilt für meine Familie; Art. 2 Grundgesetz. Der Antrag ist daher abzulehnen.

Die in den Antragsunterlagen stehende Behauptung, der Ausbau sei für die Region unverzichtbar, wird durch einen Bericht in der „Rheinischen Post“ vom 6. Juni 2005 auf Seite B8 widerlegt. Ich zitiere:

Der Kreis Viersen ist in Nordrhein-Westfalen Spitze. Das sagt die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein und beruft

sich dabei auf das Regionenranking für das Jahr 2003 des Instituts für Mittelstandsforschung (IFM) in Bonn. Der Indikator beschreibt die Zahl der Existenzgründungen sowie die Zuzüge von Gewerbebetrieben eines Jahres. Der Kreis Viersen erreichte dabei mit Rang 35 den höchsten Wert in ganz Nordrhein-Westfalen. Er liegt damit noch vor den Städten Köln und Düsseldorf.

Hier bei der Anhörung hat der Vertreter der IHK aber noch ein ganz anderes Bild der Region gezeichnet.

In den Antragsunterlagen wird der Neubau in Mönchengladbach damit begründet, dass in Düsseldorf keine Kapazitäten mehr frei seien. Mönchengladbach soll Düsseldorf entlasten. Auch diese Behauptung ist durch den Flughafenchef Rainer Schwarz selbst widerlegt worden. In der „WZ“ vom 18. Juni 2005 – das ist gerade drei Tage her, Herr Zerbe; jetzt müssen Sie einmal zuhören, was Ihr Chef sagt – war zu lesen – ich zitiere auszugsweise –:

„Warteschleifen gibt es bei uns keine“, sagt Flughafenchef Rainer Schwarz stolz. „Wir haben europaweit die mit Abstand geringste Verspätungsquote aller Großflughäfen.“ Der Grund: Düsseldorf hat zwar zwei Start- und Landebahnen, von denen allerdings noch nicht einmal eine zur Gänze genutzt wird.

Selbst in den sogenannten Spitzenzeiten, wie sie in wenigen Wochen zum Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen wieder bevorstehen, kann daher der Betrieb auf dem Airport Düsseldorf International problemlos abgewickelt werden. Schwarz: „Unser neues Terminal beispielsweise ist für jährlich 22 Millionen Fluggäste ausgelegt. Im vergangenen Jahr hatten wir rund 15,3 Millionen; da ist noch genügend Manövriermasse.“

Die Flughafengesellschaft soll uns endlich über ihre wahren Absichten unterrichten, denn nach Flughafenchef Rainer Schwarz kann alles problemlos in Düsseldorf abgewickelt werden. Herr Zerbe, nennen Sie uns nun Ihre wirklichen Gründe und verschleiern Sie nicht alles.

Der Antrag, eine neue Start- und Landebahn mit einer Länge von 2.320 m zu bauen, wird für den angegebenen Flugzeugmix nicht benötigt. Wie Herr Zerbe selbst zugeben musste, ist dies die längstmögliche Bahn auf dem Gelände. Wenn das Gelände es hergegeben hätte, hätte er sicherlich auch 4.000 m beantragt. Die Flughafengesellschaft soll endlich ihre wahren Absichten nennen. Warum bis 23:00 Uhr? Warum ein Verspätungskontingent? Ist Frachtflug bis 22:00 Uhr und später geplant oder soll das Nachtflugverbot aufgehoben werden, denn dann gäbe es auch kein Kollisionsrisiko mit Düsseldorf, wo nachts nicht geflogen wird.

Mit der Glaubwürdigkeit der Flughafengesellschaft MG ist es nicht weit her. Wir sind zu oft getäuscht worden. Als vor 10 Jahren der Linienverkehr eingeführt wurde, sind auch Reparaturen an Triebwerken durchgeführt worden. Die Triebwerke liefen dann im Probetrieb unter Vollast im Freien eine Stunde und länger. Je nach Windrichtung haben wir das Dröhnen der Triebwerke in Neersen gehört. Auf Beschwerden hin wurde uns zugesagt, es würden zwei Lärmschutzkabinen angeschafft werden. Herr Zerbe, sind diese Kabinen jetzt da oder sind sie nicht da? – Herr Zerbe!

(Vereinzelt Heiterkeit und Unruhe bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, bitte gewöhnen Sie sich daran, dass ich hier das Wort erteile und nicht Sie.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich frage ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe Herrn Zerbe noch nicht aufgerufen.

Werner Schwarz (Einwender):

Ach so. – Ja, gut. Ich wollte noch weitersprechen, aber ich möchte erst einmal eine Antwort haben. Er braucht ja nur Ja oder Nein zu sagen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Thema hatten wir schon. Deswegen wird die Antwort nicht schwer fallen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde gern auf Ihre zwei letzten Punkte eingehen. Erstens. Wir haben keine Nachtfluggenehmigung beantragt. Zweitens. Könnten Sie einmal erläutern, wer Ihnen wann eine Lärmschutzkabine zugesagt hat? Ich weiß, ich bin es nicht gewesen. Sie müssten uns zu dieser Zusage vielleicht ein paar Erläuterungen geben und wir müssten das dann prüfen.

Werner Schwarz (Einwender):

Herr Zerbe, vor neun Jahren waren Sie noch nicht da; das weiß ich auch. Aber da waren Herr Böse und Herr Kames da. Herr Kames müsste wissen, dass uns zwei Lärmschutzkabinen zugesagt worden sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Zusage kann ich nicht bestätigen, aber wenn Sie in unsere Antragsunterlagen hineinschauen, haben wir in der Tat jetzt in diesem Verfahren auch erstmalig separat eine Lärmschutzkabine beantragt.

Werner Schwarz (Einwender):

Sie sind uns aber vor neun Jahren schon zugesagt worden und passiert ist in neun Jahren nichts. Jetzt sind sie beantragt. Wenn Sie sie beantragen, bauen Sie sie dann auch? Oder ist das nur eine Beantragung, um zu sagen, Sie hätten sie beantragt, während Sie sie aber nicht bauen, obwohl Sie die Genehmigung dazu bekommen? Oder wie sieht das aus? Kommen sie definitiv dort hin? Laufen die Triebwerke nicht mehr im Freien?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich weiß nicht, ob Herr Kames oder Herr Zerbe etwas zu einer Genehmigung sagen sollen, die es noch gar nicht gibt. Das ist ein bisschen schwierig.

Werner Schwarz (Einwender):

Sicherlich ist das ein bisschen schwierig. Aber angesichts der Versprechungen, die uns immer gemacht worden sind, ist die Flughafengesellschaft Mönchengladbach für mich nicht mehr glaubhaft. Das kann ich nur feststellen, denn von Herrn Böse ist damals weiterhin behauptet worden – ich war zweimal auf dem Flugplatz –, dass alles leiser werde, die Privatflieger und die Flugschulen verdrängt würden und sich die Flugzahlen der Privatflieger und Flugschulen halbierten. – Sie haben sich verdoppelt und nicht halbiert.

Die Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben. Ich nenne Beispiele. Dortmund, kurze Bahn 18 Millionen € Verlust, lange Bahn 28 Millionen € Verlust; Mönchengladbach, kurze Bahn 5 Millionen € Verlust, lange Bahn 15 oder mehr Millionen € Verlust? Das weiß man nicht. Die fehlende Infrastruktur, die etwa 350 Millionen € kosten wird, muss der Steuerzahler tragen. Das ganze Projekt ist abzulehnen. Es ist reine Verschwendung von Steuermitteln.

Weitere Gründe, die gegen die Genehmigung sprechen: Es sind keine Alternativen untersucht worden. Es gibt freie Kapazitäten in Düsseldorf, Köln und Weeze. Eine falsche Behauptung, Düsseldorf laufe über, reicht nicht. Es muss nicht alle 18 km ein Flughafen sein, wodurch Kollisionsgefahren entstehen. Das oberirdische Tanklager direkt unterhalb der Autobahnböschung liegt etwa 400 m von der Wohnbebauung entfernt. Welches Volumen hat dieses Tanklager? – Kann mir das mal einer sagen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es sind je nach Flugbetriebsleistung bis zu vier Tanks projektiert, in der Endstufe pro Tank 1.236 m³, also alle vier Tanks zusammen knapp 5.000 m³.

Werner Schwarz (Einwender):

Das Kerosin soll vom Tanklager über die Krefelder Straße mit Tankwagen an die Startbahn transportiert werden. Wie viele Liter fasst ein Tankwagen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Das kommt auf den Tankwagen an!)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es kommt auf den Tankwagen an; aber es würden dort Tankwagen mit 40 m³ und welche mit 60 m³ verkehren.

Werner Schwarz (Einwender):

Also gehen wir einmal von 50 m³ aus. Wie groß ist das Fassungsvermögen der Flugzeuge?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, das ist doch keine ernsthafte Frage.

Werner Schwarz (Einwender):

Nein, ich möchte wissen, wie oft am Tag ein solcher Tankwagen über die Krefelder Straße fährt. Da kann doch etwas passieren.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut.

Werner Schwarz (Einwender):

Warum muss denn ein Tankwagen über einen öffentlichen Verkehrsweg vielleicht zwanzig- oder dreißigmal am Tag hin- und herpendeln?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist eine Fragestellung, die beantwortet werden kann. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Man muss sagen, dass dieses Betankungsverfahren Standard an sehr vielen Flughäfen ist: Es gibt ein zentrales Tanklager, das befüllt wird. Aus dem Tanklager werden dann mittels Tankwagen die Mengen je nach Kerosinbedarf des jeweiligen Flugzeugs entnommen und an es herangeführt. Das können kleine Mengen sein, 500 l, 1.000 l. Es kann aber auch einmal eine etwas größere Menge sein. Das hängt jeweils vom Flugzeugtyp, seiner Reisstrecke und der Betankungsplanung ab.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt jetzt noch eine Reihe von Zusatzfragen. – Welche Belastung der Krefelder Straße wäre denn maximal zu erwarten? – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir schauen gern einmal nach, wie viele Fahrten bei maximaler Tankbefüllung erforderlich sind. Ich muss nur auf Folgendes hinweisen: Diese Tanks – ich hatte es eingangs gesagt – sind abhängig vom Flugbetrieb. Zunächst einmal wird ein Tank errichtet, dann der zweite oder dritte, je nach Fortschritt. Das geschieht auch nicht alles auf einmal. In dieser Tankvolumenberechnung – ich kann es sicherlich nachschlagen – ist meines Wissens eine Bevorratungshaltung mit Treibstoff von mindestens einer Woche berücksichtigt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, Sie können fortfahren. Wir können aber auch die zwei Nachfragen von Herrn Houben und Herrn Siewert zulassen. Wie wollen Sie verfahren? – Gut, dann zunächst Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, die Antwort war doch ein bisschen einfach: 500 oder 1.000 l. Ich hätte gern folgende Auskunft: Wie viele Tonnen Treibstoff werden für einen Flug in die Maschinen eingetankt, die, wenn es denn genehmigt wird, typischerweise in Mönchengladbach zu den Zielen starten, zu denen Sie sie gern fliegen lassen möchten? Nehmen wir die Beispiele, die zum Thema Sicherheit hier angeführt worden sind, also Tunesien, Israel, Ägypten. Sagen Sie uns doch bitte, wie viel dann in ein solches Regionalflugzeug hineingetankt wird.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Wir müssen eben ins Handbuch blicken!)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich kann Ihnen jetzt gerade eine Beispielzahl für die 737/738 sagen: 26.000 l.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Maximale Füllmenge!)

Wolfgang Houben (Einwender):

Also ein kleines Bisschen mehr als 1.000 l!

(Beifall bei den Einwendern)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

26.000 l.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie haben da momentan zwei AVGAS-Tankstellen, wenn ich es richtig sehe. Hatten Sie da schon einmal einen Tanklager für JET-A1 oder wie haben Sie damals BAe 146 E betankt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir haben zurzeit zwei Tanklager, eines für AVGAS – das ist für Kolbentriebwerke – und eines für JET-A1, 80m³. Die Betankung erfolgt über die Tankwagen am Luftfahrzeug.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie hatten also nie ein Tanklager an der Stelle, wo jetzt in diesen Planfeststellungsunterlagen geplant ist. Ist das richtig?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Doch, in der Gegend ist es. Dieses neue Tanklager ist etwas weiter westlich, Richtung Autobahn.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Aber nicht in dem Bereich, wo das Tanklager künftig projektiert ist?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich sagte, das heutige Tanklager liegt etwa 100 m weiter östlich; folglich liegt das neue Tanklager 100 m weiter westlich Richtung Autobahn.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich möchte Herrn Schwarz jetzt nicht unterbrechen und komme gleich noch einmal darauf zurück. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, dann können Sie fortfahren.

Werner Schwarz (Einwender):

Das Kerosin muss auch noch geliefert werden. Das heißt, die Fahrten zum Tanklager müssten irgendwie über die Landstraße erfolgen. Mir ist noch nicht klar, wie oft am Tag Sie da pendeln müssen, ob das nun zehnmal oder zwanzigmal ist. Das sagt mir noch nichts. Wenn Sie 15 Starts in der Stunde brauchen, dann verbrauchen Sie eine ganze Menge an Kerosin.

Jetzt habe ich noch Fragen: Was geschieht, wenn ein LKW die Böschung herunterfällt und auf das Tanklager stürzt? Was geschieht dann? Brennt das nur mit giftigen Rauchschwaden oder ist danach die ganze Umgebung verseucht oder fliegt alles in die Luft und in Neersen sind die Häuser und die Scheiben kaputt? Ich weiß nicht, was Kerosin ist. Das ist so etwas wie Benzin. Wenn irgendwann ein Funke daran gelangt, dann fliegt da irgendetwas in die Luft. Wie wollen Sie uns davor schützen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das sind Fragen zur technischen Planung. Ich kann Ihnen aber heute hier sagen: Selbstverständlich haben wir auch mit den zuständigen Stellen bezüglich der Autobahn Kontakt aufgenommen; auch ihnen liegen die Pläne vor. Es gibt Sicherheitsabstände, die einzuhalten sind; das ist richtig. Sie sind eingehalten. Zusätzlich werden hier, obwohl es nicht Pflicht ist, sogenannte Schutzwälle für den unwahrscheinlichen Fall errichtet, dass genau an dieser Stelle ein LKW an der Böschung herunterkommen sollte. Dieses ganze Tanklager wird also noch mit einem Schutzwall versehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, es gibt noch eine Zwischenfrage von Herrn Meurer. Können wir sie zulassen? – Herr Meurer.

Heinz Meurer (Einwender):

Vielen Dank. – Ich zitiere zur Information für alle aus den Antragsunterlagen, die beim Antragsteller offensichtlich nicht vorhanden sind: Wöchentlich sind 140 Tankfahrzeuge erforderlich. Am Tag sind es zwanzig Fahrten von Tankfahrzeugen, Samstag und Sonntag eingerechnet. So wissen wir in etwa, wie viele Tankfahrzeuge hier hin- und herfahren müssen. – Wie gesagt, ich zitiere hier von Seite 5 aus „Lieferverkehr, landseitige Anbindung“.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank.

Heinz Meurer (Einwender):

Außerdem habe ich eine Frage an Herrn Kames. Können Sie bitte die Kubikmeter in Liter umrechnen? Die Flugzeuge werden in Liter betankt, wie wir eben gehört haben, die Boeing – so haben Sie selber gesagt – mit um die 26.000 l maximal. Können Sie bitte die 5.000 m³ – das ist für Sie sicherlich ein Leichtes – in Liter umrechnen? Das ist für alle viel verständlicher.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich hoffe, das ist für alle ein Leichtes.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das spezifische Gewicht dürfte bei etwa 0,75 liegen. Es sind also über 5 Millionen Liter Treibstoff, die dort gebunkert werden.

(Oh-Rufe von den Einwendern)

Heinz Meurer (Einwender):

Vielen Dank. 5 Millionen Liter, ich wiederhole es noch einmal.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz.

Werner Schwarz (Einwender):

Dann möchte ich noch wissen, ob das in die Luft fliegt. Was passiert, wenn ein Flugzeug darauf stürzt oder ein LKW darauf fällt? Diese Frage haben Sie mir nicht beantwortet. Ich wohne dort!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames, Sie haben das Wort.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich hatte gesagt, die entsprechenden Richtlinien werden eingehalten. Man hat sich sicherlich auch bei den Richtlinien etwas gedacht. Zusätzlich bauen wir noch einen Schutzwall darum herum.

Wenn ein Körper auf etwas fällt, das explosionsgefährdet ist, dann explodiert etwas. Das ist sicherlich richtig. Wir müssen doch auch die Realität und die Vorgaben beachten. Sie sind

alle eingehalten. In Bezug auf die Autobahn sind sie auch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt. Es ist alles konform zu den heutigen Richtlinien projiziert worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz.

Werner Schwarz (Einwender):

Ist der Boden nicht für Jahrzehnte verseucht? Kann ich da überhaupt noch leben, wenn da etwas passiert? In Krefeld-Uerdingen darf über das Bayer-Werk auch kein kleines Privatflugzeug fliegen. Ich weiß nicht, ob da etwas Hochexplosives ist, aber es gibt eine Flugverbotszone über dem Bayer-Werk in Krefeld-Uerdingen. Ich wohne da, ich fühle mich da bedroht. Da muss ich doch Antworten bekommen, und zwar erschöpfend und nicht nur, es sei alles nach den Vorschriften usw. In Seveso in Italien war sicherlich auch alles nach Vorschrift. Die Leute können da heute nicht mehr wohnen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, es gibt weitere Zusatzfragen. Sollen wir sie zulassen?

Werner Schwarz (Einwender):

Ja, sicher.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Dame dort hinten zunächst und dann der junge Mann.

(Marlies Giepner [Einwenderin]: Ich wohne ungefähr – –)

– Nein, bitte mit Mikrofon; sonst verstehen wir Sie nicht.

Marlies Giepner (Einwenderin):

Ich wohne ähnlich weit entfernt von dem Flughafen wie Herr Schwarz. Ich möchte Folgendes wissen: Erstens. Liegt dieses Tanklager auch in der Einfugschneise? Zweitens. Wie weit ist es von der Schule in Neersen entfernt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Etwa 300 m südlich der verlängerten Start- und Landebahn. Es sind also Vorbeiflüge kurz vor dem Aufsetzen, aber im Schatten der Autobahn. Ein direkter Überflug über das Tanklager erfolgt nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann war der junge Mann an der Reihe, den ich nicht mehr sehe.

(Zuruf: Die Frage nach der Schule ist noch nicht beantwortet!)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Schule werde ich gleich am Maß abgreifen. Ich gebe Ihnen die Meterzahl durch.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht kann man das auch einmal anhand einer Karte zeigen. – Bitte sehr; stellen Sie sich bitte vor.

Jörg Pohl (Einwender):

Mein Name ist Jörg Pohl. Ich wohne in Vorst. Ich versuche jetzt auf meine laienhafte Art und Weise Herrn Schwarz die Frage von eben zu beantworten, was passiert, wenn Kerosin in die Luft geht. Ich hatte einen Freund, der Pilot war. Er ist ums Leben gekommen; deswegen habe ich ihn jetzt nicht mehr. Mit ihm war ich einmal in den USA und habe einen Rundflug gemacht. Wir hatten einen kleinen Trangia-Kocher dabei. Das ist ein sehr traditionelles schwedisches Campinggeschirr, das normalerweise mit Petroleum gefüllt wird. Der Brenner, der unten eingesetzt wird, ist ungefähr so groß wie ein Fonduebrenner. Sie kennen vielleicht einen kleinen Fonduebrenner; da geht nicht sehr viel hinein. In Ermangelung von Petroleum haben wir Kerosin abgezapft und es in unserem jugendlichen Leichtsinne angezündet. Meine Haare sind angebrannt. Die Stichflamme, die dort herauskam, war circa 3 m hoch und es hat einen riesigen Wuff gegeben, und das aus einem kleinen Brenner, so groß wie eine halbe Handfläche. – So viel zu diesen 500 m³ Kerosin.

(Beifall bei den Einwendern – Zuruf: 5.000 m³!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz.

Werner Schwarz (Einwender):

Es sind 5.000 m³. – Jetzt habe ich Fragen an die Bezirksregierung. Gibt es für einen solchen Fall Notfallpläne?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich.

Werner Schwarz (Einwender):

Gibt es Evakuierungspläne oder Katastrophenpläne?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Werner Schwarz (Einwender):

Das liegt alles schon bei Ihnen vor?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Zuständigkeiten im Katastrophenschutz sind etwas anders als die im Genehmigungsverfahren für Flughäfen. In erster Linie sind es die Kreise und kreisfreie Städte, die Katastrophenschutzpläne aufstellen.

Werner Schwarz (Einwender):

Wer kann mir das sagen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich könnte die Frage beantworten. Das sind etwa 750 m.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames hat jetzt das Wort.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es sind 1.250 m Luftlinie, also 1,25 km.

(Karte)

Hier haben wir den Schulbereich, hier ist das projektierte Tanklager. Das ist ein Maßstab von 1 : 5.000. Das sind knapp 26 cm. Ich nehme 25 cm. 25 x 50 m sind 1.250 m.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Schwarz.

Werner Schwarz (Einwender):

Das nehme ich Herrn Kames nicht ab. Ich habe hier so eine kleine Karte, wo ich das auch abmessen kann. Aber hier ist das Tanklager nicht eingezeichnet. Ich weiß nur, wo es ist. Vom Ende der Startbahn bis zur Schule sind es 1.250 m. Die Startbahn endet 500 m vor der Autobahn und es liegt an der Böschung. Also kann das nicht 1.250 m sein, denn die Schule

liegt nur 1.250 m von der Startbahn entfernt. Der Abstand wird also im Bereich von 750 m bis 800 m liegen. Die Wohnbebauung in Mönchengladbach liegt 400 m davon entfernt.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Noch einmal zu Ihren Maßen, Herr Schwarz. Die Autobahn liegt keine 500 m von der Start- und Landebahn entfernt, wie aus diesem Plan deutlich zu ersehen ist. Es gibt eine 900-m-Anflugbefeuerung für die Start- und Landebahn. Diese 900 m Anflugbefeuerung endet an der Böschung der Autobahn. Jetzt hören Sie doch auf, hier zu erzählen, wir ragten 500 m an die Start- und Landebahn heran. Aber wenn Sie das Autobahnkreuz schon angesprochen haben: Wir sind an den Planungen für den Umbau des Autobahnkreuzes auch beteiligt worden, wir sind auch da im Kontakt mit dem Landesbetrieb Straßenbau. Bevor diese Frage kommt, werde ich sie gleich beantworten: Selbst der Autobahnumbau, also der sogenannte Überflieger, ist im Hinblick auf Hindernisse schon komplett berücksichtigt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, Sie haben das Wort.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich bin mit den 1.250 m nicht einverstanden. Wir haben uns die neue Startbahn neben der alten auf die Karte gezeichnet. Die neue Startbahn geht wesentlich näher an die Autobahn heran, etwa 500 m oder 550 m. Dann kommen noch die Sicherheitsflächen oder was das da sind. Wenn ein Flugzeug nicht hochkommt oder Probleme hat, dann kann es auch in das Tanklager rasen. Es liegt zwar nicht direkt in der Abflugzone, sondern seitlich davon; aber es sind nicht viele Meter. Wie oft ist so etwas schon passiert, dass ein Flugzeug nicht hochkommt!

Nun möchte ich noch etwas zu Herrn Büssow sagen. Herr Büssow, der Regierungspräsident, hat in vorauseilendem Gehorsam erklärt: Wenn die Flughafengesellschaft einen Antrag stellt, muss ich ihn genehmigen. Die andere Äußerung des Herrn Regierungspräsidenten, wem es hier zu laut werde, der solle in die Eifel ziehen, ist für mich eine bodenlose Frechheit.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werde der Aufforderung des Herrn Büssow gern nachkommen, wenn er in der Lage ist, mein Haus nebst Garten in die Eifel zu versetzen. Dasselbe gilt auch für die Häuser meiner Familienangehörigen, das heißt vier Häuser mit Grundstücken. Die Arbeitsplätze meiner Kinder und Schwiegerkinder müssten selbstverständlich auch mit verlagert werden.

Unser Haus ist unsere Kalksandsteinrente. Es dient der Absicherung unseres Lebens im Alter. Da unser selbstgenutztes Einfamilienhaus unter einer erhöhten Lärmbelastung im Wert

drastisch sänke und die Schadstoffbelastung zu Gesundheitsschäden führte, ist es für uns unzumutbar, weiter hier zu leben.

Aus all diesen Gründen darf die Genehmigungsbehörde dem Antrag der Flughafengesellschaft nicht zustimmen. Sie muss ihn im Ganzen ablehnen. Sollte die Genehmigungsbehörde dem Antrag wider Erwarten zustimmen, weil sie die der Meinung ihres Chefs, des Herrn Büssow, kennt und sich nicht traut, ein eigenständiges Urteil zu fällen, so verlangen wir nicht wie in der Einwendung 35 % Wertverlust. Ich will mich nicht um den Verkauf meines Hauses kümmern müssen. Wir sind nicht die Verursacher der ganzen Angelegenheit, sondern die Geschädigten.

Wir verlangen für unsere Immobilie den Schätzwert, der ohne Lärm- und Schadstoffbelastung von einem unabhängigen, bei Gericht zugelassenen Gutachter ermittelt wird, plus 50 % des Schätzwertes. Diese 50 % setzen sich aus 7 % Grunderwerbsteuer, 3,48 % Maklergebühren, 3 % Notar- und Gerichtskosten, 20 % Änderungs- und Renovierungskosten, zweimal Gutachterkosten, Umzugskosten und einem Schmerzensgeld für das Verlassen-Müssen des selbst erarbeiteten Hauses, Verlassen der vertrauten Umgebung, Verlieren der Heimat und der guten Nachbarschaft. Diese ganze Angelegenheit muss zwingend vor Erteilung einer Baugenehmigung geregelt werden. Niemand wird ernsthaft behaupten können, ohne MG wäre es nicht möglich, jeden gewünschten Flughafen in Europa oder Urlaubsziele bis 4.000 km zu erreichen.

Jetzt frage ich die Bezirksregierung: Warum muss ich überhaupt hier stehen und mein Eigentum sowie meine körperliche Unversehrtheit verteidigen? Ist es nicht primär Aufgabe der Bezirksregierung, mein Eigentum und mein Leben zu schützen? – Ich danke Ihnen.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir hatten zu Beginn des Verfahrens bereits darauf hingewiesen, dass Herr Büssow sich aufgrund von Befangenheitsanträgen dahin gehend erklärt hat, dass er jegliche Einflussnahme in diesem Verfahren vermeiden wird. Er wird sich also völlig der Verfahrensbeteiligung enthalten. – So viel zu dem Vorwurf gegenüber Herrn Büssow.

Zu der etwas rhetorischen Frage, warum Sie hier stehen müssen: Sie müssen hier nicht stehen. Sie haben Ihre Einwendungen ja vorgebracht –, aber es ist Ihnen Gelegenheit gegeben worden, zu Ihrer Einwendung ergänzend Stellung zu beziehen. Sie nehmen hier Ihre Rechte wahr. Ich glaube, das ist ein sehr guter demokratischer Brauch.

Werner Schwarz (Einwender):

Aber wieso muss ich das überhaupt tun? Wozu haben wir denn eine Regierung? Wozu ist sie denn da? Ist sie bloß dazu da, solche Veranstaltungen wie diese hier zu finanzieren? Ich

weiß nicht, wozu Sie da sind. Ich gehe zur Wahl, ich zahle meine Steuern. Wozu haben wir überhaupt eine Regierung? Sie muss mich doch vor solchen Machenschaften schützen!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schwarz, wir sind in einem Planfeststellungsverfahren.

(Werner Schwarz [Einwender]: Das weiß ich!)

Es sieht vor, dass wir den Antrag mit den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erörtern und danach eine Entscheidung fällen. Ob die Entscheidung positiv oder negativ ausfällt, wissen wir alle noch nicht.

Werner Schwarz (Einwender):

Es wäre gut, wenn es so wäre.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist so.

Werner Schwarz (Einwender):

Der Eindruck, den wir hier haben, ist leider ein anderer.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Da hört man aber auch anderes. – Es ist 16:53 Uhr. Es ist Zeit für eine kleine Pause. Als Nächster wäre Herr Hermann Schmitz an der Reihe. – Sind Sie gleich noch anwesend? – Gut. Wir machen also bis 17:30 Uhr Pause und dann rufe ich Herrn Schmitz auf.

(Unterbrechung von 16:53 Uhr bis 17:33 Uhr)

Es ist 17:33 Uhr; ich möchte fortfahren. Auf der Rednerliste stehen jetzt Hermann Schmitz und danach Herr Jörg Pohl. Diejenigen, die nicht so häufig hier sind, erinnere ich daran, dass wir ab 18:00 Uhr für Berufstätige eine gesonderte Rednerliste haben, damit auch sie Gelegenheit haben, sich hier zu äußern – auf ihr stehen derzeit zwei Wortmeldungen –; somit können Sie sich darauf einrichten, dass wir ab circa 18:00 Uhr diese Liste aufrufen, um dann anschließend wieder in der regulären Rednerliste fortzufahren. – Jetzt hat aber Herr Hermann Schmitz das Wort. Bitte sehr.

Hermann Schmitz (Einwender):

Ich spreche für den Rheinischen Landwirtschaftsverband, insbesondere für die beiden Kreisbauernschaften Neuss-Korschenbroich und Krefeld-Viersen. Im Grunde genommen kann ich mich den Worten von Herrn Scholz, des Vertreters der Landwirtschaftskammer, die heute Morgen vorgetragen wurden, voll anschließen. Gestatten Sie aber, dass ich noch einige Be-

merkungen zu der ganzen Sache mache. Unserer Meinung nach besteht keine öffentliches Interesse am Ausbau des Flughafens in Mönchengladbach. Deshalb lehnen wir vonseiten der Landwirtschaft, vonseiten der Landwirte, bei denen von großer Betroffenheit auszugehen ist, diesen Antrag ab. Dem Antrag ist auch deshalb die Genehmigung zu versagen, weil die Interessen der von uns vertretenen Landwirte in einem derartigen Ausmaß negativ betroffen sind, dass einige von ihnen in ihrer Existenz gefährdet sind.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nach dem, was ich heute hier erlebt habe, eine Zwischenbemerkung machen. Heute Morgen wurde viel von Flächenverfügbarkeit gesprochen. Das hat mir sehr wehgetan. Ich habe in der Politik viele Anhörungsverfahren mitgemacht. Ich habe im Kreis Viersen die acht Landschaftspläne mitgemacht, ich habe das Verfahren zur A 57 mitgemacht. Aber für mich heißt das nicht Flächenverfügbarkeit, wenn ich alle diese Familienbetriebe vor mir sehe; ich sagte lieber Menschenverfügbarkeit.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Es handelt sich um uralte eingesessene Familienbetriebe. Wie sie an ihrem Hof, an ihren Flächen und an ihrem Vieh hängen, kann ich aufgrund der Erfahrungen mit den Landschaftsplänen im Kreis Viersen sehr gut nachvollziehen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie ist umfassend dargelegt worden, dass das geplante Vorhaben mit ganz erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sein wird und umfangreicher Kompensationsmaßnahmen bedarf. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan auf landwirtschaftlichen Flächen erfolgen, sodass die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe unserer Mitglieder von diesen Maßnahmen in erheblichem Maße betroffen sein werden.

Insgesamt rund zehn Landwirte insbesondere aus dem Raum Neersen leiten einen Milchviehbetrieb. Diese Mitglieder befürchten, dass aufgrund der zu erwartenden Lärmbelastungen in der Einfugschneise die Leistungsfähigkeit der Tiere mit der Folge von erheblichen Ertragseinbußen nachlassen wird. Einige Auftraggeber leiten einen Betrieb mit Direktvermarktung. Diese wird durch die zu erwartenden Flugbewegungen massiv beeinträchtigt werden. Wichtige betriebliche Einnahmen fehlten dann, wenn die Kunden ausblieben. Auch die Futterqualität könnte infolge von Kerosin- und Schwermetallbelastungen Schaden nehmen.

Meine Damen und Herren, einige meiner Berufskollegen haben dies beim Militärflugplatz in Brüggen damals zur Genüge erlebt. Nun kann man – das sage ich der Ehrlichkeit halber – den Flugplatz, der hier geplant ist, nicht mit dem Militärflugplatz in Brüggen vergleichen. Die Produktivität z. B. bei Gemüse könnte beeinträchtigt werden. Die Abnehmer würden möglicherweise die Produkte als belastet zurückweisen. Denkbar sind sogar Schadensersatzansprüche.

Für die durch Kompensationsmaßnahmen betroffenen Mitglieder werden noch folgende Bedenken vorgetragen: Betroffen sind insbesondere die aktiven Betriebsleiter in ihrer Eigenschaft als Pächter landwirtschaftlicher Betriebe. Sollten nämlich die Eigentümer, wie heute Morgen bereits des Öfteren berichtet, bereit sein, die Flächen zu veräußern, so können die Bewirtschafter nicht mehr damit rechnen, in näherer Umgebung Ersatzflächen anzupachten. Der Pachtmarkt ist nämlich schon jetzt sehr stark beansprucht; der Anteil der Pacht beträgt in unserer Region etwa 70 %. Die Folgen wären im Übrigen weiter ansteigende Pachtpreise, die eine wirtschaftliche Betriebsweise immer schwieriger werden lassen.

Es handelt sich roundabout um 200 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, die in Anspruch genommen werden soll. Damit wären über zehn landwirtschaftliche Betriebe gefährdet, in der Regel Familienbetriebe, die auf den anmoorigen Böden, die ausgezeichnet für Sonderkulturen geeignet sind, Spargel, Möhren, Gemüse und Rollrasen produzieren, von dem man hier im Borussenstadion ein Lied singen kann. Das sind besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen. Für die Willicher Landwirte wäre vor allem der landschaftspflegerische Begleitplan mit seinen Ausgleichsflächen nicht tragbar.

Meine Damen und Herren, beachten Sie bitte: Wir haben im Kreis Viersen acht Landschaftspläne hinter uns und zusätzlich das Verfahren der A 57, das ich eben erwähnte, in dem auch erhebliche landwirtschaftliche Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt werden mussten.

Den fachlichen Ausführungen der Bezirksstelle für Agrarstruktur, der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, vorgetragen von Herrn Scholz heute Morgen, schließen sich unsere Mitglieder im Übrigen vollinhaltlich an. Wegen der erwähnten starken Betroffenheit der von uns vertretenen Landwirte und dem fehlenden öffentlichen Interesse an dem beantragten Ausbau des Flughafens Mönchengladbach können wir als Landwirte diesem Ausbau nicht zustimmen. Hilfsweise ist zumindest den von uns vorgetragenen Bedenken in vollem Umfang Rechnung zu tragen. Ich sage es zum Schluss noch einmal: Wir Landwirte im Kreis Viersen und in Mönchengladbach sehen dem geplanten Ausbau mit sehr großen Bedenken und Kopfschmerzen entgegen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Schmitz. – Herr Zerbe, Sie hatten sich noch gemeldet.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

In zwei Sätzen, Herr Schmitz: Vielen Dank für Ihre Erläuterungen. Ich bestreite wie gegenüber Ihrem Kollegen, zu dem ich zum Thema Milchproduktion schon einige Anmerkungen gemacht habe, hinsichtlich der von Ihnen angesprochenen Punkte, dass es irgendeinen wissenschaftlich bewiesenen Zusammenhang zwischen Luftverkehr und den von Ihnen angesprochenen Qualitätsminderungen im Bereich Futter oder im Bereich Gemüse gibt. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Jörg Pohl.

Jörg Pohl (Einwender):

Wie vorhin schon erwähnt, komme ich aus Vorst. Bevor ich anfrage, stelle ich den **Antrag**,
dass ich meine mündliche Wortmeldung zu Ende bringen kann, auch
wenn es dann schon 18:00 Uhr sein sollte.

Auch ich bin berufstätig und habe heute einen Tag Urlaub. Vielleicht wäre das machbar, damit ich nicht unterbrochen werde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich.

Jörg Pohl (Einwender):

Danke schön. – Bekannt bin ich Herrn Zerbe und Herrn Kames. Ich war nämlich schon einmal bei Ihnen meine Flughafen und habe Erkundigungen eingeholt, bevor ich mein Schreiben an die Bezirksregierung geschrieben habe. Mit Herrn Kames habe ich technische Dinge besprochen und Herr Zerbe kennt mich über das WDR-Fernsehen. Dort habe ich mit der „WDR-Lokalzeit“ einen kurzen Report gedreht und ein paar Bedenken und Anregungen geäußert und Herr Zerbe hat darauf auch geantwortet. Vielleicht kennen Sie mich bereits über das Fernsehen.

Vorab, Herr Zerbe, frage ich Sie: Waren Sie schon einmal in unserer Region, in unserer Ecke an der Clörather Mühle oder in den renaturierten Niersauen, z. B. in Oedt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ein paar persönliche Daten: Ich bin 1953 in Uedem geboren – das ist bei Xanten – und bin 1973 nach Kempen gezogen und wohne somit 32 Jahre in Kempen. Ich kenne die Region also ein wenig.

Jörg Pohl (Einwender):

Dann frage ich die Vertreter der Bezirksregierung: Waren Sie schon einmal an der Clörather Mühle oder in den renaturierten Niersauen, z. B. in Oedt? Kennen Sie diese Region und ganz speziell Natur und Landschaft dort?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das kennen wir. Ich persönlich habe lange berufliche Erfahrungen mit der Niers. Ich war früher in der Wasserwirtschaft tätig und habe das Niersauenkonzept mit begleitet. Das ist mir nicht fremd.

Jörg Pohl (Einwender):

Prima, dann reden wir alle über genau dasselbe und vielleicht auch dasselbe Empfinden, denn ich brauche die Eifel gar nicht, ich habe ja den Niederrhein.

Ich bin gebürtiger Bochumer, also ein Ruhrpottjunge. Ich bin mittlerweile 35 Jahre alt und bin vor drei Jahren mit meiner Frau hierher gezogen. Damit habe ich eine wirklich folgenschwere Entscheidung getroffen. Wir haben uns nämlich vor drei Jahren eine Immobilie gekauft, was in so jungen Jahren nicht wirklich üblich und auch nicht ganz einfach ist, weil man sich nun einmal fürs Leben verschuldet. Als Bochumer weiß ich, wie es ist, in einer Großstadt zu wohnen. Vor allem weiß ich auch, wie es ist, einen Job auszuüben, wie ich das tue, der einen von morgens bis abends extrem fordert. Ich weiß, was ich brauche: Ich brauche Erholung und Ruhe. Das war Grund und Auslöser dafür, dass wir von Bochum hierher gezogen sind. Hier finden wir unsere Ruhe, die wir brauchen, die Entspannung, die Natur und vor allem einen Rückzug. Wir haben in Vorst regelrecht ein Rückzugsgebiet gefunden.

Wenn Sie die Clörather Mühle und die renaturierten Niersauen sowie die Region direkt hinter unserem Haus kennen, dann werden Sie wissen, wie schön es ist und wie viel Erholung und Ruhe man dort findet, um wieder zu Kräften zu kommen und dadurch letztlich auch der Wirtschaft zu dienen, indem man sich nämlich regeneriert. Meines Erachtens ist das heute in zunehmendem Maße sehr wichtig.

Der Wert unserer Immobilie, obwohl noch nicht abbezahlt, wird, wenn der Flughafen genehmigt werden sollte, ein ganzes Stück absacken – das ist für mich Fakt –, objektiv wie subjektiv. Selbstverständlich werden auch subjektive Komponenten eine sehr große Rolle spielen; gerade bei mir, der ich doch so naturversessen bin, wird das natürlich stärker ins Gewicht fallen als bei jemandem, der versucht, das objektiv zu beurteilen und sagt, im Gegenteil diene das auch der Region, weil sie wieder Zulauf habe und das Gebiet attraktiver werde. Ich meine, subjektiv und objektiv lässt sich sagen: Der Wert einer jeden Immobilie hier am Niederrhein sinkt, nicht zuletzt deswegen, weil der Niederrhein doch für seine schöne Natur bekannt ist. Oder täusche ich als Bochumer mich da? Ich kenne den Niederrhein als richtig schöne Region und deswegen wohne ich hier.

Eine Frage an die Bezirksregierung: Ich habe mir die Gutachten im Rathaus von Vorst von vorn bis hinten durchgeschaut. Ich finde nichts, was darauf hindeutet, dass die Auswirkungen auf Arbeitsplätze in der Region allumfassend geprüft wurden oder noch werden. Ich habe einige Prognosen gelesen, die lauten, durch den Ausbau – ich muss sagen, durch den

Neubau – des Flughafens würden Arbeitsplätze geschaffen. Ich finde aber nicht die Auswirkungen auf Arbeitsplätze z. B. im Tourismus- und Gastronomiebereich.

Ich kenne den Niederrhein – seit drei Jahren natürlich viel besser als zuvor – durch die Radtouren, die ich wöchentlich mache, und durch die Ausflüge, die ich am Wochenende mit Verwandten und Freunden mache, die mich hier besuchen kommen. Ich sehe sehr viele Bauerncafés, sehr viele Radwege und sehr viele schöne grüne Wiesen; ich sehe natürlich auch sehr viel Tourismus und Arbeitsplätze. Wenn man die momentane Entwicklung beobachtet, dann stellt man fest, dass der Niederrheintourismus – die Niederrhein Tourismus GmbH sitzt in Viersen – derzeit den Tourismus am Niederrhein absolut stärken möchte, auch mit öffentlichen Geldern und Mitteln. Da frage ich mich doch: Läuft das nicht konträr? Auf der einen Seite will man die Region hier stärken und für neue Mitbürger attraktiv machen, die hierher ziehen sollen, wirtschaftlich interessant machen, nämlich genau über diese Komponente Arbeitskräfte hierher in den Gastronomie- und Tourismusbereich holen, Leute hierher holen, die hier wohnen wollen, so wie ich mit meiner Frau und meinem kleinen Kind, aber auf der anderen Seite wird dieses Gebiet hier zerstört.

Ich kann Ihnen genau sagen, wohin das führen wird. Wenn dieser Flughafen ausgebaut werden wird, werden wir auf jeden Fall von hier wieder wegziehen. Schade wäre es, die Zeit war schön, aber mit einem Flughafen und Flugzeugen im Zwei- bis Vierminutentakt über meinen Kopf hinweg möchte ich hier nicht weiter wohnen. Dann möchte ich mit dem Niederrhein in dieser Ecke hier nichts mehr zu tun haben. Vielleicht muss ich dann wirklich in die Eifel, wer weiß. Vielleicht wird nicht jeder wegziehen und so konsequent handeln wie ich, aber eines kann ich Ihnen versichern: Es wird mit Sicherheit sehr viel weniger Leute geben, die aus anderen Ecken und Städten in diese Region zuziehen werden, so wie wir das vor drei Jahren gemacht haben. Denn wer möchte aus der Stadt in eine stadtähnliche Region ziehen, über die auch Flugzeuge hinwegdonnern und man in seinem Garten überhaupt keine Erholung finden kann?

Ein weiterer Punkt betrifft Umwelt und Tourismus, das Radwegenetz am Niederrhein. Ich schätze und liebe die Fahrradrouen hier am Niederrhein. Das ist zum einen die Niederrheinroute und zum anderen die EUROGA-Route. Der eine oder andere von Ihnen mag diese Routen kennen, ein befahrbares Radwegenetz von mehreren hundert, wenn nicht tausend Kilometern. Ich weiß es nicht genau, aber es steht sogar in dem Gutachten. Das sind meines Erachtens absolut konträre Planungen. Wir wollen hier den Tourismus fördern und die Radfahrer anlocken. Wer wird auf den Drahteseln sitzen? Piloten und Fluggäste?

(Vereinzelt Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Wer noch? Ich nicht mehr.

Meine Frage an die Bezirksregierung lautet: Ist in dem Gutachten in dem Antragsverfahren die Vereinbarkeit mit dem Niederrheintourismus geprüft worden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das müssen Sie nicht die Bezirksregierung fragen, sondern den Antragsteller, denn er muss sein Vorhaben begründen. Die Bezirksregierung muss nach dem Erörterungstermin über das Vorhaben befinden.

Jörg Pohl (Einwender):

Prima. Dann stelle ich meine Frage anders. – Herr Zerbe, ich frage Sie: Haben Sie in Ihrer Antragstellung die Vereinbarkeit mit dem Niederrheintourismus bedacht und geprüft?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben sicherlich kein Gutachten zu diesem Thema erstellen lassen, aber meines Erachtens kann der Tourismus durch einen gut ausgebauten Flughafen gefördert werden,

(Widerspruch bei den Einwendern)

denn wenn wir unsere attraktive Region hier herausstellen, dann werden wir möglicherweise auch Besucher haben, die mit dem Flugzeug anreisen. Das wäre nicht ungewöhnlich.

(Lachen bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Pohl.

Jörg Pohl (Einwender):

Herr Zerbe, dann hoffe ich doch, dass in spätestens zehn Jahren das turbinengetriebene Fahrrad erfunden ist.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

In dem Gutachten finde ich als Laie an einer Stelle einen Hinweis auf den Wertewandel in der Bevölkerung. Ach du liebe Güte, jetzt geht es sogar an die Werte. Ich sage Ihnen einmal, was mein Empfinden bezüglich des Wertewandels in der heutigen Zeit ist: Ich bin mit meinen 35 Jahren mit Sicherheit noch nicht sehr alt, kann aber auf einige kleine Erfahrungen zurückblicken und habe in meinen noch jungen Leben auch nicht gerade wenig erlebt. Ich stelle aber fest, dass immer mehr Menschen, auch ganz junge Menschen und Jugendliche, immer stärker zu Naturerlebnissen tendieren, zu Bewegung im Grünen und zu dem Prozess

der sogenannten Entschleunigung. Entschleunigung heißt – das sei vielleicht ganz kurz gesagt –, einfach wieder ein bisschen ruhiger und sachter, ein bisschen mehr natürlich und menschlich das zu tun, wozu wir berufen sind, nämlich zu leben.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Dazu gehört für mich auch das Bedürfnis nach sauberer Atemluft und nach Ruhe und vor allem ein familienorientiertes Zusammenleben im ländlichen Raum.

(Beifall bei den Einwendern)

Dazu zähle ich den Niederrhein. Wir sind doch hier am Niederrhein, oder nicht? Ich bin auf jeden Fall nicht mehr in Bochum. Das weiß ich und ich möchte, dass das auch so bleibt. Im Gutachten hingegen steht, wir erlebten einen Wandel der Werte hin zu Individualisierung, zu Lifestyle und Erlebnisorientierung. Meine Güte! Ich sehe hier aber niemanden mit Gameboy oder wie auch immer sitzen.

Haben Sie Kinder, Herr Zerbe? Wie empfinden Sie es, wenn Ihre Kinder so hektisch und so aufgekratzt sind und überhaupt nicht mehr zur Ruhe kommen? Das geschieht nicht zuletzt dadurch, dass die Kinder vielleicht keinen Schlaf finden, dass sie sich nicht mehr in der Natur erholen können. – Sie brauchen mir nicht zu antworten, denn die Antwort kennt ein jeder von uns hier: Erholung und Rekreation – so nenne ich es einmal – ist nicht möglich, wenn man über seinem Kopf dauerhaft, bis 23:00 Uhr nachts und auch am Wochenende, einen Lärmpegel von über 60 dB(A) hat und die Umwelt und die Natur einfach zerstört werden, denn das ist es, was es dann hier nicht mehr geben wird: eine Natur am Niederrhein.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Frage an den Antragsteller lautet: Herr Zerbe, haben Sie in Ihrem Gutachten den eben angesprochenen Wandel der Werte hin zu Individualisierung wissenschaftlich nachgewiesen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Pohl, Sie werden nicht bestreiten wollen und auch nicht bestreiten können, dass in den letzten 40 Jahre der Drang zum Besuch anderer Länder, zum Antreten einer Urlaubsreise einen völlig anderen Stellenwert hat als noch in den 60er-Jahren. Das sehen Sie auch an der Wertigkeit der Tourismusbranche, der mittlerweile weltweit größten Branche.

(Zuruf: Darum geht es doch gar nicht!)

Jörg Pohl (Einwender):

Dann darf ich Sie fragen, warum dann die Gutachten unterschlagen, dass die Nachfrage nach 2000 eingebrochen ist. Das wird nämlich nirgendwo erwähnt. Warum gibt es denn einen Nachfragerückgang bei Ihnen am Flughafen? Warum fliegt denn heute nur noch eine Maschine?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das Thema ist hier auch schon mehrfach besprochen worden. Anfang des Jahrtausends gab es einen Einbruch im Flugverkehr, insbesondere im Interkontverkehr, aber auch im nationalen Verkehr. Verantwortlich dafür waren unter anderem der terroristische Anschlag in den USA und im Asienverkehr die SARS-Seuche. Dieses Phänomen gibt es immer, wenn in bestimmten Regionen Unsicherheit für Touristen aufkommt, wie z. B. in Ägypten; auch dort haben wir in den 90er-Jahren terroristische Anschläge gehabt. Dann sagt der eine oder andere Besucher: Diese Region ist mir zu unsicher; ich suche mir eine andere Urlaubsregion aus. Aber das hat jetzt eigentlich fast keinen Bezug mehr zu unserem Antrag auf Planfeststellung, Herr Pohl.

Jörg Pohl (Einwender):

Und zwar deswegen, weil Sie meine Frage nicht beantworten haben. Ich habe gefragt, ob Sie in Ihrem Gutachten den dort konstatierten Wandel der Werte hin zu Individualisierung, Lifestyle und Erlebnisorientierung wissenschaftlich nachgewiesen haben.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Letzte Bemerkung dazu: Wenn Sie jetzt einmal Lifestyle definierten, dann wären wir schon einen Schritt weiter.

Jörg Pohl (Einwender):

Herr Zerbe, Sie haben das doch geschrieben. Erklären Sie es uns doch bitte!

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können fortfahren, Herr Pohl. Bitte schön.

Jörg Pohl (Einwender):

Die Frage sehe ich als nicht beantwortet an.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Gutachten fehlt jegliche Untersuchung von Kooperationsmöglichkeiten der existierenden Flughäfen. Dazu zähle ich Köln/Bonn, Düsseldorf, Weeze, Rhein/Ruhr in Essen und auch Dortmund. Ich fordere, dass diese Kooperationsmöglichkeiten der existierenden Flughäfen geprüft werden und diese Prüfung vor allem ökologisch sinnvoll und verantwortungsvoll durchgeführt wird, anstatt sinnlos und absolut blind mit Scheuklappen einen Flugplatz auszubauen, der diese Bezeichnung überhaupt nicht verdient hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Vielmehr müsste es doch „Fluchplatz“ heißen. Im Ruhrgebiet sprechen wir das G immer wie ein Ch. Ich sage nicht Flugplatz, sondern Fluchplatz.

(Zurufe: Jawohl!)

Deswegen noch einmal meine Frage: Warum ist im Gutachten die Überprüfung der möglichen Kooperation der bestehenden Flughäfen nicht zu finden, um – damit wieder zurück zum Thema, Herr Zerbe – unsere Umweltbelastungen nicht noch mehr zu steigern? Wir leben hier am Niederrhein und er soll doch natürlich und grün bleiben.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Kein weiterer Vortrag!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie haben weiter das Wort.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich sehe auch diese Frage als nicht beantwortet an und schließe daraus, dass eine mögliche Überprüfung der Kooperationen zwischen den bereits existierenden Flughäfen das Aus für Mönchengladbach bedeutete.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe, auch Sie haben Kinder, deren Lebenserwartung noch ein bisschen größer ist als unsere. In den Gutachten ist die Rede davon, dass die gesundheitliche Gefährdung durch die erhöhte Schadstoffbelastung im Falle eines Neubaus des Flughafens Mönchengladbach enorm wäre. Ich darf aus den im Anhang zu findenden Tabellen kurz die Faktoren nennen, die ich als Laie mir herausgeschrieben habe. Ich bin technisch nicht versiert, ich bin Diplom-Ökonom und habe keine Ahnung. Verzeihen Sie mir insofern, falls ich mir die falschen Werte herausgepickt habe, aber zumindest von Stickstoff und Schwefeldioxid habe auch ich etwas gehört. Wenn ich die Tabellen Prognose und Vergleich zu 2000 miteinander vergleiche und meinen Taschenrechner nehme, denn das kann ich, stelle ich fest, dass der Stickstoffausstoß demnächst bei Neubau 15-mal so hoch sein soll wie in 2000. Beim Schwefeldioxidaus-

stoß ergibt sich, verglichen mit 2000, der Faktor 10,6. Bedenken Sie dabei: Im Jahr 2000 war die Nachfrage noch ein bisschen höher als im Moment. Das heißt, Sie dürfen nicht von heute ausgehen und die genannten Faktoren anwenden, sondern müssen das auf damals beziehen, auf 2000. Dann möchte ich wissen, wie unsere nachfolgenden Generationen überhaupt noch vernünftig durchatmen sollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Da ich berufstätig bin, zahle ich auch Steuern. Man weiß immer nicht ganz genau, wohin diese Steuern gehen und wofür sie im Einzelnen investiert werden. Aber eines weiß ich: Ich weiß, dass gewisse Gebiete hier am Niederrhein mit öffentlichen Mitteln gefördert wurden, z. B. die Niers und die renaturierte Niersaue. Das kostet viel Geld. Diese Investition unserer Steuergelder halte ich auch für sehr sinnvoll und sehr vernünftig. Als nicht vernünftig sehe ich es an, dass das, was auf der einen Seite errichtet wurde, nach dem Bauklötzchenprinzip auf der anderen Seite mit dem Hintern wieder umgestoßen wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Als ich ganz klein war, Herr Zerbe, habe ich das genauso gemacht: Ich habe mir einen Turm gebaut und habe ihn wieder umgeworfen, weil es so viel Spaß macht, das kaputtzumachen, was man sich vorher aufgebaut hat. Das war so lange okay, wie ich das mit meinem eigenen Turm gemacht habe, den ich mir aufgebaut habe. Hier, Herr Zerbe, zerstören Sie aber einen Turm, den Sie gar nicht selbst aufgebaut haben. Das ist unser Turm, das ist der Turm der Niederrheiner Bürger, die die Natur lieben. Ihn lassen wir uns nicht kaputtmachen.

(Beifall bei den Einwendern)

Deswegen bitte ich Sie, Herr Zerbe: Besuchen Sie doch jetzt am Wochenende noch einmal die Clörather Mühle und die renaturierten Niersauen. Machen Sie eine schöne Fahrradtour mit dem hoffentlich noch per pedes angetriebenen Fahrrad und genießen Sie einfach noch einmal ein bisschen die frische Luft, das Grün und die Ruhe. Versuchen Sie mal abzuschalten. Ich weiß, diese Veranstaltung ist für Sie mit Sicherheit sehr stressig. Kommen Sie mal wieder runter, atmen Sie mal wieder durch und werden Sie ganz ruhig. Das tut gut und das soll so bleiben.

(Beifall bei den Einwendern)

Am Ende möchte ich noch etwas zitieren. Das wird Ihnen vielleicht nicht ganz geläufig sein; Herr Zerbe wird das aber kennen. Ich zitiere ihn jetzt mit einem Satz aus dem Bericht der WDR-„Lokalzeit“ von Anfang Mai letzten Jahres. Das ist die WDR-„Lokalzeit“-Ausgabe, die ich vorhin ansprach und die ich mit dem WDR initiiert habe und bei der Herr Zerbe auf meine Fragen hin geantwortet hat – ich zitiere –:

Im Moment sind Potenziale an anderen Flughäfen da. Aber wir gehen die Themen ja aus einer langfristigen Planung heraus an und da sage ich: Der Markt wird hinterher beweisen, ob Gladbach erfolgreich ist.

(Zuruf: Angebotspolitik!)

Herr Zerbe, das haben Sie gesagt. Ich habe die Videokassette dort vorn liegen. Vielleicht findet sich hier ein Videogerät, falls Sie es nicht mehr glauben, aber ich glaube, Sie glauben es. Ich wiederhole:

Im Moment sind Potenziale an anderen Flughäfen da.

Aha, kein Bedarf für einen Flughafen in Mönchengladbach. Das verstehe sogar ich.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber wir gehen die Themen ja aus einer langfristigen Planung heraus an ...

Langfristige Planung, das kenne ich aus meiner kaufmännischen Tätigkeit in einem Großkonzern. Ich weiß: Die langfristige Planung, sofern sie von einem Geschäftsführer oder kaufmännischen Fuzzi wie mir angesprochen wird, ist immer nur wirtschaftlich orientiert. Wir reden hier aber heute von einer Planung, die auch ökologisch sein soll, nicht einfach nur irgendwie ökologisch, sondern ökologisch sinnvoll und vor allem verantwortungsbewusst. Noch etwas, Herr Zerbe, denn so viel weiß ich auch, weil ich sehr viel mit dem Controlling zusammenarbeite: Eine Planung, die nur Prognose oder Wunschvorstellung ist, geht hinterher nie auf.

(Beifall bei den Einwendern)

In solchen Momenten und bei solchen Dingen kommt dann die Controlling-Abteilung zu mir und fordert mich auf: Herr Pohl, erklären Sie mir doch mal bitte, warum das Ist vom Plan abweicht. Ich kann Ihnen das genau sagen; meine Antwort ist immer: Scheiß Planung!

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Ihre Planung, Herr Zerbe, möchte ich jetzt natürlich nicht so bezeichnen, weil ich nicht weiß, wie sie ist. Aber als Laie kann ich schon sagen: irgendwie daneben.

(Vereinzelt Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Lassen Sie mich weiter zitieren:

Der Markt wird hinterher beweisen, ...

– Der Markt. Wer ist der Markt? Wer ist dieses Etwas, dieser Markt? Der Markt sind nicht nur die Käufer, die auf dem Markt sind und Geld haben; nein, der Markt sind auch die Bürger und die Einwohner und die künftigen Generationen, die wir für unser Land und auch für unsere Gemeinden brauchen, um langfristig – da haben wir die Langfristigkeit wieder – überleben zu können. Wir brauchen Potenziale.

Ich kann Ihnen noch etwas sagen, Herr Zerbe: Der Markt ist hier; Sie kennen ihn schon. Der Markt, das sind 22.000 Einwendungen – ich glaube, so viele waren es –, die dagegen sind.

(Zuruf: 5.000 Befürworter!)

– 17.000; Entschuldigung. Die 5.000 Befürworter zähle ich natürlich nicht zum Markt. Es gibt 17.000 Marktteilnehmer, die dagegen sind. Sie zeigen Ihnen doch schon, was der Markt will. Nein, sie zeigen Ihnen, was der Markt nicht will: einen weiteren Flughafen in Mönchengladbach.

(Beifall bei den Einwendern)

Lassen Sie mich den letzten Satz noch einmal sagen:

Der Markt wird hinterher beweisen, ob Gladbach erfolgreich ist.

Bevor ich auf das Ob zu sprechen komme, wende ich mich den zwei Wörtchen „hinterher beweisen“ zu. So lange müssen Sie gar nicht warten, Herr Zerbe. Schätzen Sie sich doch glücklich: Das unternehmerische Risiko des Ausbaus bzw. Neubaus müssen Sie Ihrer GmbH gar nicht aufbürden. Lassen Sie das unternehmerische Risiko lieber sein, denn die Marktmeinung dagegen ist besser als jede hochbezahlte Risikoanalyse. Der Markt will es nicht.

Der Markt wird hinterher beweisen, ob Gladbach erfolgreich ist.

Herr Zerbe, höre ich Sie da nicht richtig? Ob Gladbach erfolgreich ist? Sie bringen ein Riesenantragsverfahren in die Pipeline, wie es so schön heißt, und wissen gar nicht, dass es erfolgreich sein wird?

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich so arbeitete – ich arbeite im Großkonzern Eon –, dann hätte ich meinen Arbeitsplatz schon lange nicht mehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Resümee, ganz kurz und knapp: Der Flughafen Mönchengladbach schadet den Menschen, der Natur und auch der Wirtschaft. – Vielen Dank.

(Anhaltender lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rothe, Sie hatten sich gemeldet? – Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Vorsitzender, Herr Marten, im Anschluss an den Redebeitrag von Herrn Pohl bitte ich Sie noch einmal im Namen aller Zuhörerinnen und Zuhörer, die inzwischen sehr zahlreich hier eingetroffen sind, bei all den Gutachten und Argumenten von beiden Seiten an diese Rede zurückzudenken, bevor Sie entscheiden. Es war eine tief gehende, fast philosophische Rede und es wäre schön, wenn Sie sie bei der Entscheidung immer im Hinterkopf behielten und vor Ihrer Entscheidung abwögen: Was ist wichtig? Herr Pohl hat es uns eben deutlich gesagt. – Vielen Dank, Herr Pohl.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich rufe nun die 18:00 Uhr-Rednerliste auf. Darauf steht als erste Rednerin Frau Käthe Müller. Ist sie schon anwesend? – Bitte sehr.

Käthe Müller (Einwenderin):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Für diejenigen, die im Publikum neu sind: Ich wohne in Willich-Neersen und bin Mitglied des Bürgervereins. In erster Linie bin ich in meiner Eigenschaft als Betroffene anwesend, um diverse Äußerungen zu diversen Themen hier vorzubringen.

Ich zitiere einen Bericht der „Westdeutschen Zeitung“ von heute, der dem hier behandelten Thema vorgegriffen hat. Es mag sein, dass er heute schon besprochen wurde. Ich war nicht dabei, wahrscheinlich der eine oder andere von den jetzt Anwesenden auch nicht. Ich lese ihn vor; er ist nicht sehr lang:

Die Lufthansa fordert von der neuen NRW-Landesregierung ein Konzept für die Entwicklung des Luftverkehrs. Vorstand Karl-Ludwig Kley kritisierte im Gespräch mit unserer Zeitung die dezentrale Struktur der Flughäfen und forderte eine Konzentration auf Düsseldorf und Köln sowie Münster-Osnabrück. „Es muss geklärt werden, wo NRW im Rahmen eines bundesweiten Konzepts stehen soll.“ Kley kritisierte die Verschwendung von Mitteln durch einen subventionierten Wettbewerb. Damit müsse Schluss sein, was auch Schließungen zur Folge haben könne. „Wenn der Flughafen Weeze morgen zugemacht würde, wäre das ein Segen für Bürger, Steuerzahler und den Standort Deutschland.“ An den baldigen NRW-Regierungschef Jürgen Rüttgers ... richtete Kley den Appell, hier auch Mut aufzubringen. „Der

Ministerpräsident ist für ganz NRW zuständig, er ist nicht nur Ministerpräsident für einzelne Standorte. Er muss als Politiker eine Gesamtrechnung aufmachen.“

Diesen Worten füge ich hinzu: Wenn schon davon gesprochen wird, dass es ein Segen wäre, wenn der Flughafen Weeze zugemacht werden würde, warum wird dann möglicherweise einer Beantragung des Ausbaus in Mönchengladbach so viel Gewicht beigemessen und womöglich auch noch zugestimmt? Das kann ich jetzt nicht verstehen. Oder ist es eine ganz klare Aussage oder gibt es klare Vereinbarungen, dass man Mönchengladbach automatisch einbindet, wenn hier von Düsseldorf gesprochen wird? Das ist meine Frage. Wer sie mir jetzt beantworten kann, entweder die Vertreter der Bezirksregierung oder Herr Zerbe, kann ich nicht beurteilen. Gehört Mönchengladbach in dem jetzigen Zustand schon zu Düsseldorf? Dann wäre dieser Zeitungsbericht ganz klar für Düsseldorf und somit für Mönchengladbach. Dagegen müssten wir noch mehr unternehmen. Oder ist es noch nicht geklärt? Dann weiß ich nicht – ich denke, die Lufthansa, ihr Sprecher oder ihr Vorstand, ist durchaus ein kompetenter Ansprechpartner –, warum dann dafür plädiert wird, dass Weeze zugemacht werden soll.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Der Flughafen Düsseldorf ist seit Anfang der 90er-Jahre an der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mit einem Gesellschaftsanteil von 70,03 % beteiligt. Somit sind wir ein sogenanntes Konzernunternehmen der Flughafen Düsseldorf GmbH.

Käthe Müller (Einwenderin):

Also ist Mönchengladbach im Klartext Düsseldorf. Kann ich das so verstehen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Schauen Sie sich unseren Namen an: Wir nennen uns seit Anfang 2000 Düsseldorf-Mönchengladbach.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich wollte es nur noch einmal hören, Herr Zerbe; danke.

Ich komme nun zu einem Bericht der „WZ“ vom 18. Juni. Da wurde von dem Chef des Flughafens in Düsseldorf, Rainer Schwarz, unter anderem angegeben – ich zitiere auch nur –:

Selbst in den sogenannten Spitzenzeiten, wie sie in einigen Wochen zu Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen wieder bevorstehen, kann

daher der Betrieb auf dem Airport Düsseldorf International problemlos abgewickelt werden. Schwarz: „Unser neues Terminal beispielsweise ist für jährlich 22 Millionen Fluggäste ausgelegt. Im vergangenen Jahr hatten wir rund 15,3 Millionen; da ist noch genügend Manövriermasse.“

Die nächste Frage: Was ist damit gemeint? Wenn ich von 15,3 Millionen ausgehe und einmal salopp 50 % hinzurechne, dann bin ich bei 22,95 Millionen Fluggästen, während Kapazität für 22 Millionen vorhanden ist. Das heißt, in Düsseldorf wären nach dieser Aussage von Herrn Schwarz theoretisch fast 50 % an Kapazitäten frei. Wie muss ich das verstehen? Warum soll Mönchengladbach ausgebaut werden, wenn Düsseldorf eine zusätzliche Kapazität von fast 50 % abwickeln könnte? Es tut mir Leid: Irgendwann habe ich einmal Rechnen gelernt und ich arbeite auch jeden Tag mit Zahlen; aber das ist nicht nachvollziehbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Dr. Schwarz hat möglicherweise die Terminalkapazität angesprochen. Ich habe den Artikel selbst nicht gelesen.

(Zuruf: Das ist schade!)

Dass es keine Verspätungen gibt, spricht für die hohe Qualität der Abfertigungsmannschaften in Düsseldorf.

Ich glaube, wir müssen zwei Sachverhalte unterscheiden, zum einen die Kapazität eines Gebäudes und zum anderen die Kapazität des Start- und Landebahnsystems in Düsseldorf. Die Kapazität des Start- und Landebahnsystems, nicht des Terminals, ist heute durch die bestehende Genehmigungslage beschränkt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller, wir haben jetzt zwei Nachfragen. Sollen wir sie zulassen oder möchten Sie fortfahren? – Gut, dann erst Herr Pohl und dann Herr Houben.

Jörg Pohl (Einwender):

Frau Müller, vielleicht eine kurze Antwort auf Ihre Frage nach der Zusammengehörigkeit von Mönchengladbach und Düsseldorf. Ich habe gerade in meiner Rede nur die Themen angesprochen, die sich auf Umwelt beziehen, weil das heute das Thema ist. Aber auch das habe

ich bedacht. Vielleicht ist es der Bezirksregierung auch bekannt, weil ich ein Schreiben ganz direkt und privat an sie gesandt habe. Punkt 23 von 37 lautet:

Der Antrag ist falsch bezeichnet. Es handelt sich weniger um den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach als vielmehr um den Neubau eines großen Flughafens, der mit dem Düsseldorfer Flughafen vergleichbar ist und als Alternative zur zweiten Start- und Landebahn des Düsseldorfer Flughafens zu bewerten ist. Das stellt eine Irreführung der Bevölkerung dar. Ich sehe mich getäuscht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich habe zwei Punkte. Erstens. Herr Zerbe, können Sie etwas dazu sagen, ob die Flughafengesellschaft Düsseldorf Mitglied der Initiative Luftverkehr ist?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich glaube nicht!)

– Gut, dann muss ich Ihnen den Text von heute Morgen leider noch einmal vorlesen. Im Masterplan Initiative Luftverkehr arbeiten die Lufthansa, der eben angesprochene Lufthansa-Chef, Fraport in Frankfurt, München und eine Reihe weiterer Unternehmen daran, den Luftverkehr in Deutschland unter ökonomischen Gesichtspunkten neu zu definieren. Ich lese Ihnen das nicht gern vor, weil ich selber dagegen bin, aber ich muss Ihnen das noch einmal vorlesen, damit hier nicht der Eindruck entsteht, Mönchengladbach sei Teil des Konzeptes Düsseldorf:

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Bestrebungen, die Wettbewerbsposition des Flughafens Düsseldorf zu festigen. Sie erachtet die Verlängerung der Landebahn und die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des Zweibahnsystems für einen notwendigen Schritt, der baldmöglichst umzusetzen ist. Sie fordert die beteiligten Parteien auf, die Kapazitätserweiterung zügig umzusetzen.

In diesem Maßnahmenvorschlag der Initiative Luftverkehr kommt Mönchengladbach nicht vor. Das heißt, Mönchengladbach kommt auch bei den Düsseldorfern nicht mehr vor. Sie haben sich in ihren Köpfen längst von diesem Provinzplatz verabschiedet.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich spreche das Thema Umwelt sowie das Thema Niersauen noch einmal kurz an. Wir alle oder zumindest diejenigen, die hier in der Umgebung wohnen – ich gehe davon aus, dass dies für die meisten zutrifft –, wissen, wie viel Geld in die Planung und die Ausführung der Renaturierung der Niers investiert wurde. Wenn ich es eben richtig verstanden habe, Herr Marten – das war mir nicht bekannt –, haben Sie selber an dem Niersauenkonzept mitgearbeitet. In welcher Eigenschaft haben Sie an diesem Konzept mitgearbeitet? Waren Sie bei der Genehmigung dieses Konzeptes beteiligt oder haben Sie es mit ausgearbeitet und ein anderer hat es genehmigt? Das interessiert mich persönlich jetzt doch, denn das wäre ein Punkt, der sich in diesem Verfahren als Konflikt, vielleicht auch als Gewissenskonflikt, für Sie herausstellen könnte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich hatte das vorhin erwähnt. Ich war, bevor ich zum Luftverkehr kam, Leiter des Dezernats Wasserwirtschaft. Dieses Dezernat hat Grundstücksaukäufe finanziert, die der Niersverband zur Umsetzung des Niersauenkonzeptes getätigt hat.

Käthe Müller (Einwenderin):

An der Planung und Ausführung der Renaturierung der Niers waren Sie also nicht direkt beteiligt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, das hat der Niersverband übernommen.

Käthe Müller (Einwenderin):

Danke. – Aber noch einmal zu diesem Thema: Mit sehr viel Aufwand und sehr viel Geld wurde eine Landschaft wieder zurückgestaltet – ich nenne es jetzt einmal so –, die für uns einen sehr hohen Naherholungswert hat. Hierbei beziehe ich mittlerweile, wie vorhin schon erwähnt, den Tourismus Niederrhein ein, denn es werden z. B. Fahrten auf der Niers und Fahrradtouren entlang der Niers und der Niersauen professionell angeboten, die über Mönchengladbach hinaus Richtung Wickrath gehen. Das alles, vor allen Dingen die Teile der Niers Richtung Grefrath den Niederrhein hinunter bis Wankum-Wachtendonk, liegt möglicherweise in der An- und Abflugschneise, die demnächst ganz massiv betroffen wäre. Das hieße, dass für diesen Ausbau bereits in der Vergangenheit ganz massiv Steuergelder verschwendet worden wären, denn er wurde darüber finanziert. Außerdem würde uns Bürgern die Möglichkeit genommen, dies zu nutzen.

Gerade die Naherholung ist für die berufstätigen Menschen immens wichtig, denn sie haben nicht immer die Zeit, die Möglichkeit und die Nerven, sich Freitagabend ins Auto zu setzen oder vielleicht demnächst in einen Flieger am Flughafen von Mönchengladbach zu setzen, um nach Usedom zu fliegen und dort das Wochenende zum Relaxen zu benutzen, sondern sie sind einfach auf Naherholung angewiesen, das heißt, sich am Samstagmorgen aufs Fahrrad zu setzen und eine Tour entlang der Niers in die eine oder andere Richtung zu machen. Man kommt abends wieder zurück oder übernachtet irgendwo und fährt dann sonntags zurück. Das ist immens wichtig, denn von diesen Menschen hängt die Wirtschaft ab. Könnten diese Menschen nicht mehr vernünftig arbeiten, weil der Stress sie überholt hat und die Gesundheit gefährdet ist, könnten sie ihren Job nicht mehr richtig ausführen; das beeinträchtigte die Wirtschaft. Das ist der eine Punkt.

Auf der anderen Seite wird gesagt, in Mönchengladbach würden dadurch Arbeitsplätze geschaffen. Das müsste man jetzt einmal gegenrechnen. Oder inwieweit ist das schon geschehen? Diese Rechnung, dass Arbeitsplätze in Mönchengladbach geschaffen werden, wage ich zu bezweifeln, denn es wäre wirtschaftlich vollkommen unsinnig, wenn es unter der Voraussetzung, dass die Düsseldorfer Flughafengesellschaft zu circa 70 % Anteilseigner an Mönchengladbach ist, wie Herr Zerbe eben sagte, in Mönchengladbach z. B. ein zweites Management gäbe. Ich gehe davon aus, dass sie gut beraten ist, es in Düsseldorf zu belassen. Das hieße, in Mönchengladbach würden im Prinzip nur Hilfskräfte oder das notwendige technische Personal eingesetzt. Wenn es in Düsseldorf mal Überkapazitäten gibt, dass werden sie nach Mönchengladbach beordert, was auch Sinn macht. Ergo würden viele qualifizierte Arbeitsplätze in Mönchengladbach nicht geschaffen; vielmehr würde das alles von Düsseldorf aus erledigt. In Mönchengladbach boomen dann demnächst die 400 €-Jobs, denn man setzt die Leute dann morgens zwischen 6:00 und 8:00 Uhr ein und holt sie vielleicht abends noch einmal für eine Stunde oder zwei. Das ist das, was man uns als Schaffung von Arbeitsplätzen weismachen will. Das wird nicht sein. Herr Zerbe, wenn Sie sich das nicht klar vor Augen gehalten haben, dann sollten Sie das ganz schnell einmal machen.

(Beifall bei den Einwendern)

Über Umwege – Naherholung, Aufbau der Leistungsfähigkeit am Wochenende und Arbeitsplätze am Mönchengladbacher Flughafen – komme ich auf ein Naherholungsgebiet zurück, das im sogenannten Märchenwald, Büttger Wald und Eschert liegt. Dort sind sehr viele Grundstücke bewohnt, die geräumt werden müssten – ich nenne es bewusst so –, weil sie in dem Sicherheitsbereich des Flughafens Mönchengladbach liegen bzw. an ihn angrenzen. – Schütteln Sie nicht den Kopf, Herr Zerbe, das ist so. Zumindest sind dort sehr viele Grundstücke mit sehr hohem Baumbestand vorhanden, den Sie kappen müssten, abholzen müssten, um die Flugsicherheit zu gewährleisten.

Sind vor Antragstellung all diese Grundstücksformalitäten geklärt worden, haben sich also alle Eigentümer einverstanden erklärt, ihre Grundstücke an die Flughafengesellschaft zu veräußern, damit diese dort demnächst schalten und walten kann?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

In diesem Bereich werden Grundstücke erworben.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich habe Sie akustisch nicht verstanden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Er hat gesagt: In diesem Bereich werden Grundstücke erworben.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ist es richtig, Herr Zerbe, dass es dort Grundstücke gibt, die als Ackerfläche genutzt werden? Den Landwirten, die bereit sind oder auch schon bereit waren, dort zu verkaufen, wird man eine Ausgleichsfläche anbieten. Vor anderthalb bis zwei Jahren – damals liefen sämtliche Planungsmaßnahmen Ihrerseits schon auf Hochtouren – wurden dort Leute angesprochen, die zum Verkauf überredet werden sollten bzw. die auch schon verkauft haben, unter anderem Landwirte, und denen dann Ausgleichsflächen im Raum Niederkrüchten/Elmpt angeboten wurden, die meines Wissens – ich bin kein Fachmann – nicht mit der hiesigen Bodenqualität vergleichbar sind. Wenn ich mich richtig erinnere, gibt es dort sehr viel Wald; es ist lange her, dass ich einmal dort war. Was ist z. B. mit den Grundstücken, deren Besitzer man schon vor zwei Jahren angesprochen hat, zu verkaufen, und die sich immer noch vehement wehren? Wie wird zwischenzeitlich seitens der Flughafengesellschaft mit diesen Leuten verfahren? Auf diese Fragen hätte ich gern eine Antwort von Ihnen, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Frau Müller, ich bitte jetzt um Verständnis, dass wir hier im Rahmen einer Erörterung nicht über die Vertragsverhandlungen mit heute nicht anwesenden Grundstückseigentümern sprechen können und auch nicht wollen. Das sind Vertragswerke zum Ankauf von Grundstücken oder von Gebäuden. Ich sehe mich außerstande, im Rahmen einer Erörterung hier über Vertragsinhalte zu sprechen. – Vielen Dank.

Käthe Müller (Einwenderin):

Herr Zerbe, ich habe nicht nach Vertragsinhalten gefragt, sondern danach, inwieweit dort Grundstücke schon verkauft worden sind bzw. ob alle signalisiert haben, zu verkaufen, oder

ob sie schon verkauft haben, bevor Sie dieses Antragsverfahren eingeleitet haben. Ich meine mich erinnern zu können, das wäre ein wichtiger Punkt, um überhaupt so vorzugehen. Sie können nicht etwas beantragen, wenn Sie überhaupt nicht wissen, ob die Leute überhaupt bereit sind zu verkaufen. In diesem Falle würde hier sehr viel Geld verplempert, nicht verschleudert, sondern verplempert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist eine gute Frage, die wir heute schon mehrfach hatten.

Käthe Müller (Einwenderin):

Es tut mir Leid, ich habe sie nicht gehört. Deswegen stelle ich sie.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, ich kritisiere das gar nicht.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich finde es sehr wichtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Noch einmal: Ich habe gesagt, wir können hier im Rahmen einer Erörterung – auch und insbesondere, was die Grundstücke im Eschert angeht – weder über abgeschlossene Verträge noch über Vertragsverhandlungen sprechen.

(Vereinzelt Unruhe bei den Einwendern)

Käthe Müller (Einwenderin):

Herr Zerbe, daraus schließe ich für mich, dass dieser Punkt nicht geklärt ist, und nehme das jetzt einfach so zur Kenntnis.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller, wir haben jetzt wieder mehrere Nachfragen. Sollen wir sie zulassen oder wollen Sie fortfahren?

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich habe noch einen Punkt, der an dieses Thema direkt anschließt, und dann bin ich für heute fertig. – Herr Zerbe, wenn Sie es jetzt ad hoc nicht beantworten können, bitte ich Sie, es zu klären. Ich frage es bewusst, damit alle Anwesenden davon erfahren, mit welchen Mitteln

man bisher schon vorgegangen ist. Es ging um Privateigentum, um ein privates Grundstück. Dort stehen Bäume, die im Prinzip schon seit Jahren für den bisherigen Flugbetrieb zu hoch waren. Das ist bisher nie moniert worden; neuerdings wird es moniert. Der Eigentümer ist nicht bereit, diese Bäume fällen oder kappen zu lassen, eben nach dem Motto: Warum soll ich jetzt die Bäume fällen lassen, nachdem es zehn, elf Jahre lang geduldet, akzeptiert oder vielleicht auch vergessen wurde? Mitarbeiter von Baumfällaktionen, die in dem Bereich, von dem ich spreche – Eschert und Büttger Wald – schon tätig waren, haben einfach die Grundstücksgrenzen bzw. den Zaun zu diesem Grundstück überklettert und vorsichtshalber schon einmal die Bäume markiert haben, so nach dem Motto: Vielleicht kriegen wir ja irgendwann die Genehmigung, aber wir markieren schon einmal.

(Vereinzelt Unruhe bei den Einwendern)

Wenn Sie mir das jetzt nicht beantworten können, bitte ich Sie ganz ernsthaft, dies zu klären. Auf diese Fragen hätten sowohl ich als auch der Eigentümer gern eine Antwort.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auch wenn Sie jetzt den Namen nicht genannt haben, meine ich, dass wir wissen, worüber Sie sprechen. Der Eigentümer hat von uns eine Antwort bekommen.

(Zuruf: Welche?)

Käthe Müller (Einwenderin):

Dürfen wir erfahren, welche Antwort?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein. Das hat doch nichts mit dem Thema zu tun.

(Lachen bei den Einwendern)

Käthe Müller (Einwenderin):

Doch, Herr Zerbe. – Danke; auch das ist eine Antwort, die im Prinzip reicht. Damit ist indirekt oder direkt zugegeben, dass diese Aktionen stattgefunden haben. Wir können sie beweisen. Aber ich wollte es einfach der allgemeinen Öffentlichkeit mitteilen. Solche Machenschaften – ich bezeichne es jetzt einmal übertrieben bewusst so – werden leider viel zu wenig bekannt. – Vielen Dank, das war es für heute.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich bitte darum, dass wir hier ein paar Punkte ganz klar auseinander halten. Das Thema, das angesprochen worden ist, ist eine Aktion im Frühjahr gewesen. Wir mussten dort Bäume fällen, und zwar zur Herstellung der Hindernisfreiheit für den heutigen Flugbetrieb. Es hat nichts, Frau Müller, aber auch gar nichts mit dem heutigen Planfeststellungsverfahren zu tun.

Die Bezirksregierung ist in Fragen der Flugsicherheit bei uns am Platz involviert. Meines Erachtens wäre es sehr hilfreich, wenn von dieser Seite eine Klarstellung erfolgen könnte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Bezirksregierung, Herr Zerbe, hat initiiert, dass Sie die Hindernisfreiheit wieder herstellen. Wir haben in den Gesprächen darauf gedrungen, dass Sie dort tätig werden, und wir haben in Aussicht gestellt, falls Sie sich mit den Eigentümern nicht einigen können, dass notfalls von der Möglichkeit einer Duldungsverfügung Gebrauch gemacht wird, so wie das Luftverkehrsrecht dies zulässt.

Jetzt habe ich Nachfragen von Herrn Zerressen, Frau Lufen, Herrn Houben, Herrn Meurer; in dieser Reihenfolge bitte.

Rolf Zerressen (Einwender):

Ich komme aus Anrath. Ich komme noch einmal auf die von Frau Müller an Herrn Zerbe gestellte Frage zurück. Da ging es um einen Zeitungsartikel, der in der „WZ“ vom Samstag, dem 18. Juni 2005, unter der Überschrift „Nicht nur Gutes kommt von oben“ erschien. Dazu haben Sie, Herr Zerbe, gesagt, diese Frage beziehe sich sowohl auf die Terminals als auch auf die Start- und Landebahn. Unter der genannten Überschrift geht es unter anderem darum, dass bestimmte Warteschleifen gezogen werden müssen, bis die Flugzeuge landen können, wobei Düsseldorf den Anspruch hat, dass sie wenig Schleifen fliegen lassen müssen. Jetzt komme ich zu der Aussage hinsichtlich der Kapazität und zitiere:

„Wir haben europaweit die mit Abstand geringste Verspätungsquote aller Großflughäfen.“

Das sagt Herr Schwarz, der Chef von Düsseldorf.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das haben wir gerade von Frau Müller gehört. Sie können das gern noch einmal vorlesen.

Rolf Zerressen (Einwender):

Herr Zerbe sollte eben darauf antworten. Ich will das jetzt noch etwas verfeinern; dennoch vielen Dank. – Jetzt kommt das Entscheidende, was ich eigentlich hervorheben wollte:

Der Grund: Düsseldorf hat zwar zwei Start- und Landebahnen, von denen allerdings noch nicht einmal eine zur Gänze genutzt wird.

Ich komme noch einmal auf Frau Müllers Rechnung zurück. Sie sagte, das mache 50 % aus. Wenn sie noch nicht einmal voll ausgenutzt werden, dann liegt das praktisch bei unter 50 % Auslastung. – Hier heißt es weiter:

Selbst in den sogenannten Spitzenzeiten, wie sie in wenigen Wochen zum Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen wieder bevorstehen, kann daher der Betrieb auf dem Airport Düsseldorf International problemlos abgewickelt werden.

Herr Schwarz sagt wörtlich – ich zitiere –:

„Unser neues Terminal beispielsweise ist für jährlich 22 Millionen Fluggäste ausgelegt. Im vergangenen Jahr hatten wir rund 15,3 Millionen; da ist noch genügend Manövriermasse.“

Allerdings ist Herr Schwarz nicht ganz glücklich; es geht darum, dass der Chef der Lufthansa immer wieder Frankfurt und München für einen Ausbau bevorzugt. – Das noch einmal nur zur Klarstellung. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Frau Lufen, bitte.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Verschiedentlich ist eben die Thematik Ausbau und Neubau des Flughafens Mönchengladbach angesprochen worden. Herr Pohl hat sich mehrfach korrigiert und von Neubau statt Ausbau gesprochen. Dadurch ist eine Irritation entstanden. Vielleicht ist die Bezirksregierung in der Lage, eine rechtliche Klärung für dieses Planfeststellungsverfahren zu liefern.

Wir sind heute bei dem Tagesordnungspunkt UVP. In der UVP Seite 48 nimmt die Antragstellerin auch auf diese Thematik Bezug. Wir wissen, dass für diesen geplanten Ausbau oder Neubau auf gesetzlich besonders geschützte Flächen zurückgegriffen wird. Dazu heißt es auf Seite 48:

Die Inanspruchnahme von Freiraum für Verkehrsinfrastruktur ist nur gestattet, wenn der Bedarf nicht durch Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Die Ausbauplanung des Flugplatzes Mönchengladbach stellt einen Ausbau vorhandener Infrastruktur dar und entspricht damit der Zielsetzung des LEP.

Nachvollziehen könnte ich diese Argumentation, wenn Sie die Handlungsoptionen realisierten, die in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vorgesehen ist, und wenn sie zur Ausbauplanung gekommen wäre. Das ist sie aber nicht. Zurzeit wird eine komplette neue Infrastruktur geplant, denn das, was jetzt für Mönchengladbach geplant wird, geht deutlich über diese Planung hinaus.

Für mich stellt sich, wie es teilweise bei den Bürgern zu einer Irritation geführt hat, die Frage: Worüber reden wir jetzt hier? Ist es nur ein Ausbau einer vorhandenen Infrastruktur? Schließlich wollen Sie auch die Umwidmung von einem Verkehrslandeplatz zu einem Flughafen haben. Ich meine, dies ist relativ leicht zu klären. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Lufen, der Antrag der Flughafen GmbH heißt: Antrag auf Planfeststellung gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Er bestimmt damit die Begrifflichkeit. Ob es zu einem solchen Ausbau kommt, muss natürlich die Genehmigungsbehörde entscheiden. Die Vereinbarkeit mit LEP-Vorgaben ist gerade ein Teil der inhaltlichen Überprüfung. Dazu kann man selbstverständlich erst dann Stellung nehmen, wenn wir die Sache erörtert haben. – Bitte, Sie haben noch einmal das Wort.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Dann stelle ich hier für die Stadt Tönisvorst den **Antrag**,

dass wir in dem beantragten Ausbau für den Flughafen Mönchengladbach keinen Ausbau eines Regionalflughafens sehen, sondern tatsächlich eine Neubaumaßnahme und somit die Antragskriterien als nicht erfüllt erachten.

Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Lufen, das ist aber kein Antrag, sondern das war eine Meinungsäußerung. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, Frau Müller hatte einige Fragen zu den ungeklärten Grundstücksproblemen. Vielleicht können Sie ihr noch einmal Ihre juristische Stellungnahme dazu von heute Mittag vorlesen, denn ich glaube, das ist es, was Frau Müller wissen wollte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Stellungnahme ist jetzt wirklich mehrfach zu Protokoll gegeben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Stellungnahme findet sich im Protokoll von heute Nachmittag. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das ist ja völlig richtig, aber wir haben eine Menge Publikum hier, das sie heute Mittag nicht gehört hat. Wenn Herr Zerbe sie nicht vorlesen will, dann sehe ich mich gezwungen, das auf den Punkt zu bringen.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf den Punkt gebracht war das: Wenn wir die Planfeststellung haben, dann kann man an diese Flächen im Wege des Enteignungsverfahrens kommen.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist richtig. – Herr Meurer.

Heinz Meurer (Einwender):

Herr Marten, meine Frage hat sich erledigt. Sie wurde bereits von Herrn Houben in die Debatte gebracht. Sinngemäß wollte ich das fragen, was Herr Houben gerade gefragt hat. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. – Dann rufe ich Herrn Thomas Rohde auf.

Thomas Rohde (Einwender):

Guten Abend, Herr Marten, sehr geehrte Damen und Herren! Ich wohne in Willich-Schiefbahn. Gestatten Sie mir zu Anfang eine kurze persönliche Anmerkung. Ich bitte die Bezirksregierung, meine folgende Stellungnahme wörtlich ins Protokoll aufzunehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Hier wird alles wörtlich aufgenommen.

Thomas Rohde (Einwender):

Okay, danke. – Zunächst frage ich aus aktuellem Anlass, warum die Erörterung am Montag schon so früh beendet wurde. Ich kam gerade von der Arbeit, um meine Stellungnahme zu Protokoll zu geben, aber es war schon keiner mehr da. Das war um circa 16:45 Uhr. Sicherlich werde ich auch nicht der Einzige gewesen sein, der hier vor verschlossenen Türen stand.

(Beifall bei den Einwendern)

Nicht jeder Berufstätige kann sich täglich terminlich so freimachen, dass er hierher kommen kann. Meine Frage lautet deswegen: Wie sieht es mit einem fairen Verfahren für diese Bevölkerungsgruppe aus? Wird überhaupt Wert darauf gelegt, dass sie ihre Stellungnahmen abgeben oder nur dem Verfahren folgen möchten? Ich habe mir auch heute nochmals extra früher freigenommen, um hier meine Stellungnahme abzugeben.

Ich schließe direkt noch eine Frage zu Freitag an. Wie ich mitbekommen habe, hatten Sie Nachfragen an die Antragstellerin. Dabei stellte sich heraus, dass diese die Fragen bereits kannte. Wie vereinbart sich das mit einem neutralen Verfahren? Wir Bürger haben einen solchen äußerst zuvorkommenden Service nämlich nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn Sie hier verhandeln, dann versuchen Sie doch bitte, wirklich neutral zu bleiben. Im Moment habe ich jedoch Zweifel, ob dies hier überhaupt ein faires Verfahren werden kann. Man könnte glauben, die Entscheidung sei schon gefallen. Trotzdem bitte ich die Bezirksregierung, bei der späteren Abwägung die Stellungnahmen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger gleichberechtigt zu den Ausführungen der Experten, Verbände und Gemeinden zu behandeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt zu meiner Stellungnahme zum Thema Fluglärm, da am Montag keiner da war: Ich bin froh, dass ich am Donnerstag, dem 16. Juni, extra wegen der Erörterung des Themas Fluglärm von meinem Arbeitgeber einen Tag Urlaub bekommen habe, um den Ausführungen der Experten pro und contra Flughafen folgen zu können; für Gärtner ist nämlich gerade Saison und ich bin von Beruf Gärtner. Deshalb meine ich in der Lage zu sein, meinen persönlichen schriftlichen Einspruch zu konkretisieren und einige allgemeine Anmerkungen zu machen, zugegebenermaßen zum Teil mit polemischen Spitzen, die lediglich dazu dienen sollen, die teilweise zutage getretene Einstellung der Antragstellerin gegenüber den Sorgen und Nöten der betroffenen Bevölkerung darzustellen. Ich werde auch die Erweiterung meiner bereits schriftlich dargelegten persönlichen Betroffenheit darlegen. Am Donnerstag erfuhr ich

von ein paar Punkten, die ich bis dato nicht kannte und die mir Anlass gaben, dazu und zum Diskussionsverlauf einige Gedanken zu entwickeln, die ich im Folgenden ausführen werde.

Ich bin dankbar dafür, dass am Donnerstag, dem 16. Juni, so viele Kinder anwesend waren und durch ihre Anwesenheit und auf ihren Plakaten ihre Meinung zum Flughafenneubau kundgetan haben. Dies, meine Damen und Herren, sollten wir, die momentan handelnde Generation, sehr ernst nehmen, denn Kinder sind unsere Zukunft.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber wenn wir zulassen, dass sich diese Zukunft durch den geplanten Flughafenneubau nicht vernünftig entwickeln kann, dann haben auch wir keine Zukunft. Ohne Zukunft können noch so viele Flugzeuge fliegen, es wäre alles für die Katz; denn ohne vernünftige Ausbildung gibt es keinen Arbeitsplatz, ohne Arbeitsplatz verdient man kein Geld und ohne Geld kann man nicht fliegen. Wenn jedoch keiner mehr fliegen kann, dann brauchen wir auch diesen Flughafen nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme jetzt zum Thema Lärm: Lärm ist eine subjektive Wahrnehmung und jeder empfindet Lärm anders. Aber Lärm ist auch nicht gleich Lärm. Mir sind spielende Kinder allemal lieber als kreischende Flugzeuge. Da hilft es auch nicht, wenn Sie auf die technische Entwicklung verweisen. Auch angeblich leise Flugzeuge bedingen Lärmattacken, die nicht hinnehmbar sind. Dabei gehe ich als betroffener Bürger nicht von all den berechneten mittleren Dauerschallpegeln oder 100-zu-100-Berechnungen aus – ich muss fragen, was das überhaupt ist –, sondern von jedem einzelnen Lärmereignis, weil nur das wahrnehmbar ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Da können die Fachleute behaupten, was sie wollen: Die Lärmspitzen sind es nämlich, die in ihrer Häufigkeit Stress und Krankheit mit sich bringen oder verschlimmern, nicht irgendein Dauerschallpegel, der von diesen Lärmspitzen hochgerechnet wird. Mit diesen Lärmspitzen ist ein geregelter Unterricht, eine Kinderbetreuung oder die Betreuung von Alten und Kranken nicht mehr möglich. Ihre Rezepte zur Abhilfe, Herr Zerbe, sind hinlänglich bekannt und bedürfen hier keines weiteren Kommentars.

Auch bei den prognostizierten Spätlandungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr interessiert nicht der von Ihnen angegebene nächtliche Mittelwert, sondern wiederum das jeweilige Spitzenereignis innerhalb dieser einen Stunde, wenn es denn bei der Zeit bis 23:00 Uhr bleibt, was ich ebenfalls anzweifle,

(Beifall bei den Einwendern – Martin Rothe [Einwender]: Über acht Stunden gemittelt in der Nacht!)

denn nur von diesen Überflügen wird man wach, nicht von Ihren Mittelwerten. Dies soll circa fünfmal in der Stunde passieren. Das bedeutet, man kann nicht ins Bett gehen, bevor die letzte Maschine geflogen ist. Tagtäglich, auch an den Wochenenden gilt diese Regel. Dabei soll ein Berufstätiger, der eigentlich froh ist, dass er an den Wochenenden und wenn er von der Arbeit kommt, seine Ruhe findet, nicht krank werden, ganz zu schweigen von den stetig abfallenden Arbeitsleistungen wegen Müdigkeit oder nachlassender Konzentration? Versuchen Sie einmal, dem Arbeitgeber klar zu machen, dass der Flughafen ausgebaut wurde und Sie deswegen zu Hause keine Erholung finden können.

Sie versichern, nur „leise Flugzeuge“ in der besagten Zeit landen zu lassen. Wer will den Fluggesellschaften denn vorschreiben, welches Flugzeug noch landen darf? Was ist mit den „lauteren“ Maschinen? Bleiben sie einfach in der Luft?

(Vereinzelt Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Letztendlich verdienen Sie doch mit jeder Flugbewegung Geld und es ist nur logisch, dass auch die lauterer Maschinen landen werden, Versprechen hin oder her. Ich bezweifle auch, dass es bei den angekündigten circa fünf Maschinen in dieser einen Stunde bleiben wird; es werden bestimmt mehr werden.

Eine letzte Bemerkung noch zu den Spätlandungen: Ich empfinde es als unverschämt, schon zu diesem frühen Zeitpunkt mit Spätlandungen zu rechnen. Man macht sich als sogenannte dritte Bahn von Düsseldorf mit Flugzielen mit circa zwei bis drei Stunden Flugzeit nicht einmal die Mühe, die Flugbewegungen so auszurichten, dass man ohne Spätlandungen auskommt. Dies wäre bestimmt mit ein wenig gutem Willen durchaus möglich. Das wiederum bedeutet, dass wirtschaftliche, finanzielle und politische Interessen, so umstritten sie hier in Mönchengladbach sind, über die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung gehen. Es ist einfach nur traurig, dass der Mensch heutzutage so gut wie nichts mehr zählt. In Wirtschaft und Politik wird er mittlerweile nur noch als Belastung empfunden. Geld regiert leider die Welt.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Zurück zu Lärm; gehen wir von Ihren umstrittenen Berechnungen aus: Die auf den am Donnerstag ausgelegten Folien ausgewiesenen Lärmzonen 67 dB(A) und 75 dB(A) beziehen sich auf den Mittelwert des Bodenlärms im Großbereich des Flughafens und ein kleines Stück darüber hinaus. Mich interessiert aber der Spitzenlärmpegel in den betroffenen Gebieten und nicht der Mittelwert am Flughafen.

In Neersen beträgt die Flughöhe circa 150 m. In dieser Flughöhe ist der Lärm nicht sehr viel geringer als auf dem Flughafen, da die Triebwerke bei Start unter Volllast fahren und durch den Steigwinkel den Lärm und das Abgas nach unten blasen. Aus eigener Erfahrung – ich arbeite in einer Gärtnerei in der Einflugschneise von Düsseldorf, circa 1.000 bis 1.500 m vor der Startbahn – kann ich Ihnen sagen, dass Ihnen die Ohren abfallen, wenn gestartet wird.

Außerdem beschränkt sich Lärm nicht nur auf die Flugrichtung. Er breitet sich auch zu beiden Seiten hin aus. Damit sind nicht nur der überflogene Teil, sondern ganz Neersen, Korschbroich und alle angrenzenden Orte in ihrer gesamten Ausdehnung betroffen. Oder glauben Sie, dass der durch Sie verursachte Lärm an den Rändern der Lärmzonen nach dem Fluglärmgesetz Halt macht, nur weil das Gesetz es so wünscht?

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Triebwerke unter Vollast verursachen nun einmal einen penetranten Lärm und diesen Lärm wollen wir nicht hinnehmen.

Das Szenario an den Wochentagen sieht schon schlecht genug aus, aber an den Wochenenden ist es noch schlechter. Da auch an den Wochenenden um 6:00 Uhr geflogen wird, kann man das Ausschlafen komplett vergessen, in Ruhe vom Wochenstress im Garten ausspannen ebenfalls. Der Garten verwandelt sich zum Wildwuchsbiotop, denn nutzbar ist er nicht mehr. Man könnte Lärmschutzkopfhörer, sogenannte Mickymäuse, aufsetzen und sich in die Sonne legen. Steht man abends auf, ist man schwarz wie ein Neger vom Ruß in den Abgasen.

(Vereinzelt Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Zudem wäre eine Gasmaske ratsam, weil etliche krebserregende Stoffe umherschwirren. Bleibt nur der Keller: Im Sommer ist es dort wenigstens schön kühl – endlich mal eine gute Nachricht.

Aber selbst wenn man obige Sicherheitsratschläge befolgt, so besteht, wenn über Neersen gelandet wird, die Gefahr, von Dachziegeln erschlagen zu werden, wenn die Wirbelschleppen über die Dächer hinwegziehen. So bleibt nur eine Lösung: wegziehen und ein Geisterdorf hinterlassen, moderne Heimatvertriebene im eigenen Land. Armes Deutschland!

(Beifall bei den Einwendern)

Da ich gerade von Wirbelschleppen und Sicherheit spreche, füge ich in aller Kürze noch etwas zum Thema Flugsicherheit an. Wer schützt die Autofahrer am Neersener Kreuz vor den Maschinen? Sie tauchen überraschend in circa 50 m Höhe auf, blenden den Fahrer mit ihren Scheinwerfern und es sieht so aus, als ob sie auf der Autobahn landen wollten. Nicht jeder ist auf eine solche Extremsituation eingestellt.

Ist der Flieger vorbei und der erste Schock überwunden, kommt die zweite Überraschung: die Wirbelschleppe. Alles ist perplex, weil nichts zu sehen ist, dafür aber umso mehr zu spüren. LKW-Fahrer werden sich wie auf einer Schiffsschaukel vorkommen. Das Gleiche gilt im Osten für die L 382. Wirbelschleppen haben eine enorme Kraft. Bei uns in der Gärtnerei wirbeln bei zu tiefen Anflügen auch schon mal die 15 kg schweren Frühbeetfenster aus Metall

wie Spielzeug durcheinander. Diese Kraft sollte sehr ernst genommen werden. Oder muss erst etwas Schlimmes passieren, bis gehandelt wird? Schaffen Sie, werte Bezirksregierung, hier einen Präzedenzfall und handeln Sie, bevor etwas passiert!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme nun – spät, aber doch noch – zu meiner persönlichen Betroffenheit. Wie eingangs erwähnt, wohne ich in Willich-Schiefbahn an der Linsellesstraße, direkt am Abzweig zum Märchenwald/Büttger Wald. Dort habe ich mir eine Immobilie zugelegt. Aufgrund der Belästigung durch den Schwerlastverkehr der diversen Speditionen, die Sportflieger und den Ausflugsverkehr zum Märchenwald und in letzter Zeit vermehrt durch Überflüge von Düsseldorf aus war diese für mich erschwinglich, sodass ich mich mit den Belastungen arrangiert habe. Ein vergleichbares anderes Haus in einer besseren, ruhigeren Wohngegend hätte ich nicht finanzieren können. Damit wohne ich parallel circa 800 m nördlich zur geplanten Startbahn.

Beschäftigen wir uns zunächst mit dem Start. Sie geben an, dass aufgrund der Windverhältnisse circa 40 % aller Starts in Richtung Osten gehen werden. Damit haben die Flugzeuge über der L 382 eine Flughöhe von ungefähr 200 bis 300 m. In dieser Höhe werden der Schall und die Abgasemission der unter Vollast laufenden Triebwerke durch nichts mehr gebremst und können sich ungehindert nach allen Seiten ausbreiten. Ergebnis: Meine Immobilie liegt ebenfalls im Hauptschallbereich, weil sich Schall auf 800 m nicht so rapide abbaut, als dass er als erträglich gelten könnte. Zudem ist er noch lange nach dem Start hörbar, selbst wenn die Maschine schon ein Stück weit entfernt ist.

Wie sieht es eigentlich mit den seitlichen Lärmschutzzonen aus? Ich sehe immer nur Zonen, die in Flugrichtung ausgerichtet sind. Darüber ist bis jetzt noch nicht ein Wort verloren worden. Aber auch dort wohnen ebenfalls Menschen. Ach so, ich vergaß: Lärm hält sich ja strikt an die Lärmzonen des Fluglärmsgesetzes.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Mein Garten jedenfalls wird ebenso wenig wie Gärten in Neersen oder Korschenbroich nutzbar sein.

Es verbleiben jetzt noch die circa 60 % der Maschinen, die aus Osten landen. Diese sind zugegebenermaßen für meinen Wohnort etwas, aber wiederum nicht sehr viel leiser, der Umkehrschub bei jeder Landung aktiviert wird, um Geschwindigkeit abzubauen. Das bedingt ein wenn auch nur fünf bis zehn Sekunden langes extremes Aufheulen der Triebwerke. Da aber alle Bäume im Bereich des Flughafens aus Sicherheitsgründen gefällt werden müssen, kann sich auch dieser bodennahe Lärm ungehindert bis zu mir und weit darüber hinaus ausdehnen. Dazu kommt noch der Schall der nach Westen startenden Maschinen.

Wie ich bereits ausgeführt habe, kann ich mir für Ihren errechneten Dauerschallpegel wenig kaufen. Es zählen nur die Spitzenwerte bei Start und Landung und bei Überflug; sie machen krank und verursachen Stress. Fluglärm zählt zu den unangenehmsten Lärmerscheinungen, die es gibt, und sollte deshalb auch als solche mit seinen Spitzenwerten behandelt und nicht nach irgendwelchen Formeln heruntergerechnet werden.

Zu den Starts und Landungen kommen noch die Hubschrauberflüge. Sie sind nicht an Flugrunden gebunden und können somit die gesamte Umgebung verlärmern. Auch dieses Geräusch zählt zu den unangenehmsten. Außerdem sind die technischen Werkstätten mit eventuellen Turbinenprobeläufen zu Zeiten zu beachten, die auf jeden Fall vor dem ersten Start und damit in der Nacht liegen, denn rechtlich gesehen beginnt der Tag um 6:00 Uhr morgens. Die Zeit davor zählt zur Nacht. Schon haben wir unseren nächtlichen Lärm, auch ohne Flugbewegungen. Ich kann allen Betroffenen nur einen guten und tiefen Schlaf wünschen, denn ohne diesen ist an einen erholsamen Schlaf nicht mehr zu denken.

Wenn dieses Horrorszenario kommen sollte, kann ich mir, übertrieben gesagt, nur den Strick nehmen, denn ein vernünftiges Leben ist dann nicht mehr möglich. Wegziehen in ein anderes Haus? Das geht nicht, da meine Immobilie nichts mehr wert sein wird und ich die private Insolvenz anmelden müsste, weil noch eine erhebliche Hypothek zu bezahlen wäre. Wer gleicht mir den Wertverlust aus? Eigentlich ist mein Haus wie bei fast allen anderen auch als Beitrag zu meiner Rente gedacht, die in 25 Jahren wahrscheinlich ein sehr viel geringeres Niveau haben wird als heute. Wenn ich ehrlich bin, bin ich es auch leid, immer vor irgendetwas davonzulaufen, nur weil plötzlich jemandem einfällt, einen Flughafen zu bauen.

(Anhaltender lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Durch die oben aufgeführten Punkte werden meine Grundrechte nach Art. 1, 2 und 14 GG auf grösste Weise verletzt. Diese Grundrechte sind mir vom Staat garantiert und ich werde dafür bis in die letzte Instanz zu kämpfen wissen.

Abschließend erlauben Sie mir bitte noch, einige allgemeine Anmerkungen zu den Lärmberechnungen und der damit einhergehenden Diskussion zu machen. Zuerst zur Diskussion am 16. Juni: Vielleicht bin ich als Otto Normalbürger etwas naiv, aber die stundenlangen Diskussionen der beiden Gutachter, welches Gesetz nun gilt und welches Recht anzuwenden ist, hat mich schwer enttäuscht. Ich weiß sehr wohl, dass es von enormer Bedeutung für die eine oder andere Seite ist, aber ich habe mich sehr an politische Diskussionen erinnert gefühlt: Jeder hat Recht und der Bürger versteht nichts. Immerhin konnte ich in diesen Stunden noch drei bis vier Punkte herausfiltern, die ich hier noch erläutern möchte.

In die Lärmberechnungen wurden keinerlei Vorbelastungen aufgenommen. Dies ist laut Antragstellerin rechtlich auch nicht nötig. Für mich bedeutet das: Für die Antragstellerin existiert in den betroffenen Orten kein anderer Lärm, nur Fluglärm. Diese Vorgehensweise ist für

mich in ethischer Hinsicht nicht korrekt, da die Gesundheit der Bürger dem Kommerz geopfert wird.

Warum erstellt man nicht ein Vergleichsgutachten mit einer Gesamtlärbetrachtung? Ich verweise hier auf die EU-Lärmrichtlinie ISO 19/96, von der ich hier gehört habe und die eine Summenbetrachtung einfordert. Ist es nicht so, dass EU-Recht über Landesrecht geht und somit eine Summenbetrachtung zwingend notwendig gewesen wäre? Des Weiteren kam zur Sprache, dass der Umkehrschub nicht in die Lärmberechnungen eingeflossen ist. Sollte dies der Fall sein, muss ich Ihnen eine mangelhafte Arbeitsweise unterstellen, weil der Umkehrschub ein elementarer Baustein der Fliegerei ist und normalerweise bei sorgfältigem Arbeiten nicht übersehen werden darf.

Zum Schluss komme ich auf einen Satz von Donnerstag, dem 16. Juni, von Herrn Zerbe zu sprechen. Sinngemäß sagte er, dass ein Leben ohne Lärm in der industrialisierten Welt von heute nicht mehr vorstellbar ist. Diesen Satz unterschreibe ich sofort für den heutigen Stand, aber mit diesem Stand ist das noch zu ertragende Lärm limit erreicht. Er darf durch den Neubau des Flughafens Mönchengladbach nicht noch bis in gesundheitsgefährdende Bereiche potenziert werden. Deshalb fordere ich die Bezirksregierung auf, in diesem Planfeststellungsverfahren nicht nur politisch-wirtschaftlich, sondern auch mit einer Portion gesunden Menschenverstandes abzuwägen und zum Wohle der Bevölkerung und damit gegen die Flughafengesellschaft Mönchengladbach zu bescheiden. – Vielen Dank.

(Anhaltender lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rohde, Sie hatten zu Beginn Ihrer Ausführungen einige Bemerkungen zur Bezirksregierung gemacht. Darauf möchte ich Ihnen antworten: Ich behaupte einmal, wenn Sie mich und meine Kollegen ein bisschen besser kennen würden und unsere Arbeit hier richtig würdigten, dann hätten Sie keinen Zweifel an der Neutralität dieser Behörde.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Wir bemühen uns nicht nur um Neutralität, sondern wir gewährleisten sie. Darauf können Sie sich verlassen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir hatten am Freitag, also nach dem ersten Tag der Diskussion zum Thema Fluglärm, einen Fragenkatalog von Herrn Klinger, den er sozusagen als Ergebnis des ersten Diskussionsstages zusammengefasst hat. Damit der Gutachter vernünftigerweise darauf antworten und sich thematisch schon einmal einarbeiten konnte, hat er ihm diesen Katalog 20 Minuten vor der Sitzung zur Verfügung gestellt. Das haben wir hier dann auch so diskutiert. Es war

keine irgendwie geartete Bevorzugung des Gutachters, sondern es sollte eine faire Diskussion ermöglichen. Ich glaube, das hat das Auditorium hier am Freitag so gesehen. Ich hatte den Eindruck, dass die Fragen und die daraufhin hier vorgetragenen Ergänzungen auch für die Anwohner und Träger öffentlicher Belange sehr sinnvoll waren.

Was den Montag anbelangt, so hatten wir eine besondere Situation. Wir hatten gesagt, wir diskutieren vier Tage in der Woche in der Regel von 10:00 Uhr bis spätestens 20:00 Uhr. So war das auch für den Montag geplant. Wir sind aber mit dem Thema Fluglärm schneller fertig geworden, haben dann das Thema Schadstoffemissionen angesprochen und merkten auf einmal, dass wir auch damit schneller zum Ende kamen als gedacht. Die Gutachter zu den anderen Themen waren nicht unmittelbar verfügbar, sodass wir uns entschlossen haben, den Erörterungstermin kurzfristig zu unterbrechen. Ich weiß nicht mehr, um wie viel Uhr das war, aber ungefähr um 16:00 Uhr. Dies haben wir unmittelbar sowohl in unserer Hotline angekündigt als auch im Internet bekannt gegeben. Ich gebe zu, nicht jeder kommt darauf, dass man dort nachfragen kann; aber wir haben diese Möglichkeit von Anfang an auch in unserer Informationsbroschüre erwähnt. Wenn man sich über den aktuellen Stand des Verfahrens informieren möchte, dann sollte man die Hotline oder das Internet bemühen.

Heute ist der zehnte Tag der Erörterung, glaube ich. Dabei kann man den Zeitablauf nicht immer genau planen. Deswegen sei es uns gestattet, wirklich ausnahmsweise einmal, wenn wir sehen, dass wir nicht von der Stelle kommen, vor 20:00 Uhr aufzuhören. Wir wollen Ihnen nach wie vor die Möglichkeit geben, in der Regel ab 18:00 Uhr als Berufstätige hier Ihr Anliegen unabhängig von der Tagesordnung vorzutragen; dabei soll es auch bleiben. Wenn ich jetzt die künftigen Erörterungstage ins Auge fasse, ist die Wahrscheinlichkeit sehr groß, dass wir an allen Tagen bis 20:00 Uhr und eventuell noch länger hier hocken werden. Das war eine Ausnahmesituation. Ich bitte dies zu akzeptieren.

Thomas Rohde (Einwender):

Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Zu den inhaltlichen Fragen gibt es keine Stellungnahme. Aber Herr Pohl hatte noch eine Nachfrage.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich habe vorab eine ganz kurze Frage zu den Redebeiträgen. Sie werden ja protokolliert. Habe ich das Recht auf meinen eigenen Redebeitrag? Könnte ich also später eine Abschrift von der Rede bekommen, die ich vorhin gehalten habe?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, das lässt sich machen. Das Wortprotokoll wird ohnehin veröffentlicht, aber wenn Sie das extra wünschen, wird das veranlasst.

Jörg Pohl (Einwender):

Auch vorab?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Was heißt vorab?

Jörg Pohl (Einwender):

Vor der Veröffentlichung, also beispielsweise schon Ende dieser Woche?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bis zum Ende dieser Woche wird es kaum möglich sein. Die Damen und Herren, die das Wortprotokoll führen, sind Parlamentsstenografen und im parlamentarischen Geschäft voll eingebunden. Die Herrschaften, die heute Protokoll führen, sind im Untersuchungsausschuss im Deutschen Bundestag tätig. Das dürfte kaum machbar sein.

Jörg Pohl (Einwender):

Gut, aber vielleicht in naher Zukunft.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Jörg Pohl (Einwender):

Dann komme ich noch einmal direkt auf Sie zu, Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben uns das notiert.

Jörg Pohl (Einwender):

Prima, herzlichen Dank. – Ich will zu Herrn Rohde ganz kurz Stellung nehmen, denn heute steht das Thema Umwelt auf der Tagesordnung. Wir alle wissen wohl, dass Umwelt nicht vom Um-die-Welt-Fliegen kommt, sondern daher, dass wir uns in einer Umwelt bewegen und uns in ihr auch wohlfühlen wollen. Dazu gehört auch der Lärm.

Ich weiß, dass Lärm gesondert behandelt wurde. Trotzdem gebe ich noch einmal zwei Punkte aus meinen Einwendungen, die ich Ihnen gegeben habe, zu Protokoll, um sicherzustellen, dass es wirklich aufgenommen wird, denn ich habe festgestellt, dass in den Berechnungen in

den Gutachten die Lärmtagesbelastungen in unterschiedlicher Höhe angegeben werden. Sie sind in den Gutachten nicht einheitlich. Ich verweise auf das Lärmmedizinische Gutachten von Kastner, Seite 44 ff., und Anlage 03.01, Seite 24, und Anlage 03.04, Seite 11, „Abweichende Lärmtagesbelastungen“.

Meine Meinung dazu: Ich gehe davon aus, dass sich selbst Fachleute nicht einig sind über die tatsächlich zu erwartenden Lärmbelastigungen, das heißt, dass es im Zweifel lauter werden wird, als heute prognostiziert werden kann. Zusätzlich werden kumulierte Lärmbelastigungen nicht im Gutachten aufgenommen oder erwähnt. Das heißt, der Düsseldorfer Fluglärm, den wir heute schon erdulden müssen, wird überhaupt nicht aufgenommen, ebenso der Flugverkehr von Grefrath und Hubschrauber schon gar nicht.

Außerdem spreche ich die von Herrn Rohde angesprochene Landeerlaubnis bis 23:00 Uhr an. Meines Erachtens muss, wer sich verspätet, selbst dafür aufkommen, Herr Zerbe. Nur weil in 2001 laut Gutachten gerade einmal 39 Maschinen nach 22:00 Uhr in Mönchengladbach gelandet sind, soll künftig eine ganze Region den Fluglärm regelmäßig bis 23:00 Uhr ertragen müssen? Das ist nicht gerade umweltorientiert.

Außerdem meine ich, dass die Landungen nach 22:00 Uhr in dem Gutachten falsch berechnet sind, Herr Rohde. Insofern kann ich Sie auch da nicht richtig beruhigen. Anlage 02.02 klärt darüber auf, dass von 2000 bis 2002 71 von 2.035 Flügen nach 22:00 Uhr gelandet sind, die zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr hätten landen müssen. Nach meinem Taschenrechner entspricht das einer Quote von 3,49 %. Die Gutachten gehen aber im Szenario 1 und 2 von Quoten in Höhe von 1,06 % und 0,87 % aus. – So viel noch einmal zu Ist und Plan; irgendetwas passt da nicht.

Meines Erachtens wird, je mehr Flugverkehr stattfindet, die Wahrscheinlichkeit für Verspätungen umso höher liegen, gerade auch deshalb, weil der Konflikt mit dem Düsseldorfer Flugverkehr in Kraft treten wird, denn ich glaube – dazu gibt es auch offizielle Statements –, dass der Mönchengladbacher Flugverkehr im Verhältnis zu diesem immer nachrangig behandelt werden wird. Das wird zu erheblichen Verspätungen führen, gerade deswegen, weil Sie in Mönchengladbach mehr Flugzeuge fliegen lassen wollen. Das bedeutet für mich, dass nicht die 0,87 % oder die 1,06 % aus den beiden Szenarien gelten, nicht einmal die 3,49 %, wie sie in 2001 tatsächlich stattfanden. Nein, sogar mehr als 5 % muss man hierfür veranschlagen. Genau dies wird auch in dem IAPAM-Gutachten auf Seite 7 untermauert, denn bis 22:30 Uhr sollen 90 % und bis 23:00 Uhr 100 % aller Landungen abgewickelt sein. Das heißt, dass 10 % aller Landungen zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr abgewickelt werden, aber selbstverständlich nur der Landungen, die regelmäßig oder planmäßig eine Stunde zuvor hätten landen müssen. Wenn man das hochrechnet – das kann jeder für sich ein bisschen machen –, muss man natürlich auch immer etwas in sich hineinfühlen und das eigene subjektive Lärmempfindungsvermögen hinzunehmen. Das hat meines Erachtens nicht viel

mit lebenswertem Raum und mit Umweltorientierung und sehr wenig damit zu tun, den Menschen hier in dieser schönen niederrheinischen Region etwas Gutes zu wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

So viel noch einmal zum Lärm. Jetzt werde ich gleich nach Hause gehen und mich da ein bisschen erholen, hinten heraus, auf der grünen Wiese.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Noch einmal ganz kurz zu der Thematik Verspätungsregeln: Es gibt Verspätungen im Luftverkehr. Jeder, der schon einmal mit dem Flugzeug unterwegs war, kennt das Thema. Da gibt es ein technisches Problem, da ist der Luftraum überfüllt, da streiken die Lotsen irgendwo, da kommt beim Check-in ein Problem auf, das Flugzeug geht später heraus und kommt später herein als geplant. Man muss sich wirklich fragen, was man mit diesen Passagieren machen soll, denn sie müssen, wenn sie in der Luft sind, irgendwo wieder auf den Boden kommen; zumindest ist das unser Bestreben. Das ist sicherlich für den einen oder anderen Fluggast ein Problem, der zu einem Platz A will, wenn er dann zwei Stunden später am Platz B landet, an dem seine Abholer nicht da sind, wo sein Auto nicht steht, wo möglicherweise für das Flugzeug keine technische Crew da ist. Wir hatten vorhin auch das Thema angesprochen, welche Typen hereinkommen.

Insofern haben wir eine sogenannte Verspätungsregelung für Flugzeuge beantragt, die unter die sogenannte Bonusliste des BMV fallen. Wenn wir das so beantragen, dann gehe ich davon aus, dass die Genehmigungsbehörde nicht mehr genehmigen wird, als wir beantragt haben. Das heißt, es geht dann ganz klar auf bestimmte Flugzeugmuster. Sie sind nun einmal nach der Bonusliste des BMV besonders lärmarm.

Seien Sie sicher, dass keine Airline ein besonderes Vergnügen daran hat, ihren Flugplan nicht einzuhalten. Das tut niemand aus Daffke; kein Pilot äußert die Absicht, Herrn Pohl in Tönisvorst zu ärgern. Zielsetzung ist, pünktlich zu starten und pünktlich anzukommen, denn über Nacht müssen in der Regel an den Flugzeugen kleine Wartungsarbeiten oder Kontrollen durchgeführt werden, denn auch dort wartet an dem jeweiligen Flughafen das Wartungs-, das Checkpersonal. Auch die Piloten wollen nach Hause; auch sie und die Crew des Flugzeugs braucht bestimmte Ruhezeiten. Wenn sie nicht eingehalten werden, bedeutet das ein richtiges Problem für die Airline.

Weiter hatten Sie angesprochen, es gebe eine Diskrepanz zwischen Ist-Verspätungen 2001 und Prognoseverspätungen 2015. Das ist für mich ganz klar: 2001 ist es eine Statistik und für 2015 ist es eben die Prognose. Ich bitte da um Nachsicht für die Unterschiede.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben jetzt noch eine Reihe von Nachfragen. – Nur eine Bemerkung, Herr Zerbe: Mehr zu genehmigen als beantragt geht gar nicht. Diese Sorge sollten Sie nicht haben. – Sie hatten sich als Vertreterin der Naturschutzverbände gemeldet.

Ingeborg Arndt (Einwenderin):

Ich komme aus Neuss. In den letzten Tagen ist mehrfach die Tatsache angesprochen worden, dass die Stellungnahmen, die bei der Bezirksregierung eingegangen waren, der Antragstellerin zur Verfügung gestellt worden sind. Auf dieses Vorhalten hatten Sie, Herr Marten, geantwortet, dass die Auseinandersetzung darüber hier im Erörterungstermin möglich sein müsse und das sei nur so zu realisieren.

In der Vorlage für den Regionalrat zur GEP-Änderung, die morgen und am 30. Juni auf der Tagesordnung steht, lese ich als Sachverhaltsschilderung Folgendes:

Es wurden von den Beteiligten Bedenken erhoben.

– Die Zahlen lasse ich jetzt weg. –

Die Stellungnahmen wurden in einer Synopse erfasst und mit den Ausgleichsvorschlägen der Bezirksplanungsbehörde den Beteiligten übersandt.

Am 29. November 2004 und am 28. Januar 2005 fanden dann die Erörterungstermine statt, nachdem den Beteiligten eine Synopse zugesandt worden ist, in der jeder lesen konnte, was Sachstand war. Insofern frage ich jetzt, gerade wegen der Fairness, die hier zu Recht angesprochen wird: Wieso gibt es so unterschiedliche Verfahren? Hier sind so viele Punkte zu behandeln, dass man besser gestellt gewesen wäre, wenn man eine andere Unterlage bekommen hätte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie haben es gerade selbst beantwortet: Weil es verschiedene Verfahren sind. Das GEP-Änderungsverfahren ist ein eigenes Verfahren, nicht zu vergleichen mit einem förmlichen Verwaltungsverfahren. Dort ist die Bezirksplanungsbehörde gehalten, dem Regionalrat einen Vorschlag zu unterbreiten. Wir sind hier in der Planfeststellung, einem völlig anderen Verfahren. Wir sind hier Herr der Entscheidung. Wir müssen also keinem Regionalrat irgendetwas vorlegen, sondern müssen das Für und Wider abwägen und anschließend in der Planfeststellung entscheiden. Deshalb kann man das nicht miteinander vergleichen.

Ich habe jetzt noch Nachfragen von Frau Müller, Herrn Meurer, Herrn Pohl und Herrn Schäfer. – Frau Müller, bitte.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich habe eine kurze Frage, die ich leider in den vergangenen Tagen zu stellen vergaß. In der ersten Woche des Verfahrens war ich nicht anwesend. Wer kann mir genau beantworten, warum die Öffentlichkeit von diesem Verfahren ausgeschlossen wurde? Es wurde ein Antrag gestellt, das ist mir klar. Ich habe gehört, dass diesem Antrag, wenn ihn nur einer stellt, stattgegeben werden muss. Ich gehe davon aus, dass das alles korrekt abgearbeitet wurde. Meine Frage an die Damen und Herren der Bezirksregierung lautet: Ist es nicht ein ganz wichtiger Punkt, die Öffentlichkeit zu informieren? Die schreibende Presse ist doch dazu da, Informationen weiterzugeben. Die Leute, die betroffen sind, also die Bürger im gesamten Umfeld, hören nur von Mund zu Mund über den Weg der stillen Post, was hier tagsüber abgehandelt und gesprochen wird, mehr nicht. Es fragt sich, ob es immer richtig weitergegeben wird. Das ist nur ein kleiner Rahmen.

Ich bin in solchen Verfahren nicht bewandert; deshalb frage ich jetzt: Kann man nicht über einen Gegenantrag die Öffentlichkeit wieder zulassen? Ich halte das für einen sehr wichtigen Punkt. Ich war immer der Meinung, wir leben in einer Demokratie, in der eine freie Meinungsäußerung zulässig ist. Gerade die Bürger, die über einen so immens wichtigen Erörterungstermin informiert werden sollen, erfahren einfach nichts.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke, Frau Müller. Sie haben sicherlich gehört, dass die Bezirksregierung das anders geplant hatte. Wir hatten gehofft, öffentlich tagen zu können. So sah es zu Beginn der Erörterung zunächst auch aus. Ich hatte die Frage gestellt, keiner hatte Einwendungen erhoben. Dann ist mir aber ein schriftlicher Antrag vorgelegt worden, in dem gegen die Öffentlichkeit der Veranstaltung und insbesondere gegen die Presseöffentlichkeit Protest erhoben wurde. Dem mussten wir leider Rechnung tragen. § 68 Verwaltungsverfahrensgesetz sieht diesen absoluten Minderheitenschutz vor. Es reicht aus, wenn einer widerspricht. Dahinter steckt der Gedanke, dass es Personen geben kann, die sich nicht öffentlich zu ihrem persönlichen Anliegen äußern wollen. Das wird respektiert. Das heißt, einer kann verhindern, dass die Öffentlichkeit hergestellt wird. Da dieser Einwand für den gesamten Erörterungstermin formuliert wurde, muss ich das so akzeptieren.

Die Presse ruft natürlich hier und da an. Die Bürgerinitiative gibt regelmäßig Erklärungen ab, nehme ich an, die Flughafengesellschaft vielleicht auch. Ich sage meist nur etwas zum Verfahren. – Es ist so; das müssen wir akzeptieren.

Käthe Müller (Einwenderin):

Gut, dahinter wird mit Sicherheit ein Gesetz stehen. Aber ist es dann den hier Anwesenden gestattet – ich frage das jetzt bewusst –, die Informationen, die man hier mitbekommt, ich für meine Person leider für eine viel zu kurze Zeit, an die Presse weiterzugeben? Noch einmal:

Ich halte es für immens wichtig, dass es weitergegeben wird. Ist es gestattet oder mache ich mich damit möglicherweise in irgendeiner Form strafbar?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein. Sie können Ihre Eindrücke der Presse gegenüber schildern; darin sind Sie völlig frei. Sie sind zu keinerlei Verschwiegenheit verpflichtet. Sie sollten allerdings auf persönliche Dinge Rücksicht nehmen. Wenn ein Einwender darum bittet, das, was er vorträgt, keinem Dritten zuzutragen, dann sollte man das respektieren. Aber einen solchen Einwand habe ich auch noch nicht gehört.

Käthe Müller (Einwenderin):

Das wäre natürlich für den Einzelfall. Wenn ich richtig informiert wurde, hat ein Einzelner diesen Antrag gestellt. In Gerichtsverfahren werden solche Anträge auch gestellt, die Öffentlichkeit auszuschließen, in manchen Verfahren, was ganz selten ist, für das komplette Verfahren, in manchen Verfahren zu einer besonderen Thematik, an einem besonderen Tag, wie auch immer.

Wäre es nicht sinnvoller gewesen, diesem Einwender dies mitzuteilen oder für den Punkt oder den Tag, zu oder an dem er seinen Einwand vorgebracht hat, so wie bei Gericht üblich, die Öffentlichkeit auszuschließen und nicht für ein gesamtes Verfahren? Entschuldigen Sie bitte, aber bei mir ist der Eindruck erweckt worden, man wolle hier einige Leute nach außen hin mundtot machen und irgendwelche Informationslücken schaffen. Das kann es nicht sein. Wir sind betroffen, wir, die Bürger, die zum Teil hier sitzen, wir, 17.000 Bürger aus dem Umfeld des Flughafens, die ihre persönliche Einwendung geschrieben haben und die sich auch hier zu Wort melden. Wir sind betroffen. Okay, dieser Einzelne ist auch betroffen, aber dann hätte man es eben für diesen Punkt machen sollen.

Ich bitte Sie, das vielleicht doch noch einmal zu prüfen und für die restliche Zeit die Öffentlichkeit zuzulassen und diesen Herrn oder diese Dame, die diesen Einwand erhoben hat, davon in Kenntnis zu setzen und eine Beschränkung dieses Antrags auf bestimmte Zeiten zu ermöglichen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das haben wir bereits getan. Noch am gleichen Tag haben wir das Angebot gemacht, an einem zu bestimmenden Tag X, zu einer selbst zu bestimmenden Uhrzeit die Öffentlichkeit auszuschließen und anschließend, wenn wir den betreffenden Punkt abgehandelt haben, wieder öffentlich zu tagen. Dem hat der Einwender aber widersprochen und gesagt, nein, das möchte er nicht. Das müssen wir akzeptieren.

Käthe Müller (Einwenderin):

Gut, das muss man akzeptieren. Aber dann sollte man auch akzeptieren, dass aus diesen Gesichtspunkten heraus kein objektiver Ablauf dieses Erörterungsverfahrens für die daran nicht Beteiligten gegeben ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Berichterstattung wird dadurch sicherlich erschwert.

Käthe Müller (Einwenderin):

Das halte ich für sehr wichtig. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen: Ich habe im letzten Jahr sehr viele Einwendungen eingesammelt und mit sehr vielen Menschen über Wochen persönlich gesprochen, stunden- und tagelang. Mir haben sehr viele Menschen gesagt: Ich wäre gern dabei. Die Informationen sind sehr spärlich. Es ist zwar in Artikeln herübergebracht worden, dass das Verfahren stattfindet. Man kann es eben nur auf diesem Wege machen. Wenn die Leute jeden Tag immer wieder in irgendeiner Tageszeitung, die ihnen zugestellt wird, Presseartikel läsen, wäre vielleicht das öffentliche Interesse hieran etwas größer und die Objektivität besser gewährleistet. Das sind meine ganz persönlichen Ansichten; ich halte sie trotzdem auch für die Allgemeinheit für sehr wichtig. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt jetzt noch Nachfragen oder Anmerkungen von Herrn Meurer, Herrn Pohl, Herrn Schäfer und Herrn Schwarz. – Sie wollen direkt dazu sprechen? – Wenn niemand widerspricht, dann machen Sie es.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Marten, meine Damen und Herren! Ich möchte für die Bürgerinitiative eine kurze Erklärung zu diesem Thema abgeben: Mir ist vertraulich die Person bekannt, die diesen Antrag gestellt hat. Ich will hier vor diesem Publikum noch einmal deutlich machen, dass diese Person nicht aus dem Kreise der Bürgerinitiativen kommt.

(Zurufe)

Das ist völlig eindeutig. Ich möchte den Namen nicht preisgeben; das ist mir vertraulich zugekommen. Wir müssen auch als Bürgerinitiativen diesen Herrn oder diese Dame, wer es nun auch ist, schützen. Das ist sein Recht. Die Person hat mir persönliche Gründe genannt, die ich akzeptiere und verstehe. Ich betone noch einmal, auch für die Presse hier in Mönchengladbach – sonst glaubt das keiner – und für die Antragstellerin, dass dieser Antrag nicht von uns kommt. Das steht in völligem Widerspruch zu unserem Interesse. In den Vorgesprächen haben wir sehr deutlich mit Frau Hörr und Herrn Marten vereinbart, dass wir ver-

suchen wollen, die Öffentlichkeit herzustellen. Wir haben es auch versucht, es ist schief gegangen. Jetzt müssen wir damit leben. Aber noch einmal zur Klarstellung: Es kommt nicht von den Bürgerinitiativen. Der Fairness halber: Schutz für diese Person. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Rothe. Das sollte man unterstreichen. Ich weiß nicht, wer Ihnen irgendwelche Namen genannt hat. Die Person hat ausdrücklich um Vertraulichkeit gebeten; diese ist auch gewährleistet. Der Datenschutz garantiert dies. Das sollten wir alle respektieren.

Martin Rothe (Einwender):

Ich weiß nicht, ob Herr Zerbe das auch mitbekommen hat. In der Presse in Mönchengladbach wird alle drei Tage immer wieder berichtet, dass das von uns käme. Das stimmt nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben Pressefreiheit.

Martin Rothe (Einwender):

Die sollen mal ordentlich recherchieren!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das könnten Sie zu fast jedem Artikel in der Zeitung sagen.

(Vereinzelt Heiterkeit bei den Einwendern – Zuruf: Meinen Sie einen bestimmten?)

Herr Meurer, bitte.

Heinz Meurer (Einwender):

Vielen Dank, Herr Marten. – Ich komme noch einmal auf das Thema Verspätungsregelung zu sprechen. Ich habe und wir alle haben von Herrn Zerbe gehört, dass das Fluggeräte sind, die auf der Bonusliste der Bundesregierung stehen. Das ist Bonusliste Kapitel 3, Flugzeuge. Das sollen besonders leise Maschinen sein.

(Zuruf von der Antragstellerin: Das ist so!)

– Es ist so; wunderbar. Es gibt also auch leise Maschinen. Sie sollen also nach 23:00 Uhr in Mönchengladbach landen, Herr Zerbe; so haben Sie es ausgeführt. Das verstehe ich auch.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: 22:00 Uhr!)

Aber was passiert mit den Maschinen, die in der Luft sind und nicht auf der Bonusliste stehen? Lassen wir sie in der Luft oder was passiert mit ihnen? Die Fluggäste in diesen Ma-

schinen haben natürlich auch ein Interesse daran, hier zu landen und nicht irgendwo, beispielsweise in Köln, denn sie haben auch Abholer usw. Was passiert mit diesen Maschinen? Weisen Sie sie ab?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Für diesen Fall gibt es eigentlich nur zwei Möglichkeiten: Entweder man holt sich bei der Genehmigungsaufsichtsbehörde eine Einzelgenehmigung. Wenn sie nicht erteilt wird, muss ein anderer Platz angefliegen werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Herr Pohl, mit Blick auf die Uhr.

Jörg Pohl (Einwender):

Ja, ich mache es ganz kurz. – Herr Zerbe, Sie haben vorhin versucht, mir zu antworten. Sie haben viel geredet, ohne etwas zu sagen. Noch einmal die Frage: Warum sind in dem Gutachten keine einheitlichen Lärmtagesbelastungen zu finden? Warum wird in beiden Szenarien mit Prozentzahlen gerechnet, die weit unter denen liegen, die im Ist 2001 feststellbar waren?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Pohl, ich hatte mich gerade zu Verspätungen geäußert. Sie haben die Verspätungsregel angesprochen. Wir haben 2001 Erfahrungen aus dem Ist-Betrieb gehabt. Das müssten damals, Herr Kames, die VLM, die EAE und die RAS gewesen sein. Für 2015 ist eine Prognose gemacht worden; dabei hat man geringere Wahrscheinlichkeiten angenommen.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich appelliere an die Bezirksregierung, nicht alles zu glauben, was prognostiziert wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Außerdem habe ich noch eine Frage: Könnte man die eben geäußerte Einwendung verfahrensrechtlicher Art umgehen, indem ich einen Journalisten besorge, der auch in der Umgebung hier wohnt und hier teilnimmt, weil er betroffen ist? Darf er dann schreiben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Damit sprechen Sie ein Problem an.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Jörg Pohl (Einwender):

Gut, das ist dann also die Gesetzeslücke. Wenn ich also einen Journalisten finde, der persönlich betroffen ist und hier wohnt und auch gern schreiben möchte und sich nicht davor scheut, sein eigenes Wort oder das der anderen veröffentlichen zu wollen, dann ist das wohl genehmigt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber er riskiert natürlich, sich zivilrechtlichen Ansprüchen auszusetzen. Das ist aber sein Problem.

(Jörg Pohl [Einwender]: No risk, no fun!)

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Namens des BUND, Kreisgruppe Viersen, **beantrage** ich:

Die Bezirksregierung stellt fest, dass es sich nicht um einen Ausbau, sondern um einen Neubau der Start- und Landebahn und der Gebäude zu einem Verkehrsflughafen handelt.

Begründung: Diese Missverständnisse sind semantischer Art, aber sie werden in der Öffentlichkeit so kolportiert, dass es zum Teil immer noch und immer wieder zu der Äußerung kommt, die Start- und Landebahn werde nur verlängert. Ich möchte eine Klarstellung der Bezirksregierung, dass das nicht so ist. Es ist kein Ausbau, sondern der Neubau einer kompletten Bahn und der Gebäude zu einem Verkehrsflughafen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir werden Ihrem Antrag leider nicht entsprechen können, weil der Antragsteller selber bestimmt, wie er sein Vorhaben bezeichnet. Was wir mit seinem Antrag hinterher machen, ist natürlich unsere Sache. Wie das dann heißt und ob es überhaupt ein Ausbau ist, werden wir ja sehen. Wir werden jetzt nicht zwischendurch verkünden: Wir ändern die Terminologie. Es ist Sache des Antragstellers, sein Vorhaben zu bezeichnen. – Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Sie haben das ja so aufgenommen. Das sehe ich auch so. Aber Sie müssen einmal – das sage ich jetzt auf Niederrheinisch Platt – einem Doofen erklären, was der Ausbau und was der Neubau einer 2.400-m-Bahn ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Viel spannender ist doch die Frage, ob es überhaupt zu einem Ausbau kommt oder nicht. – Herr Schwarz.

Werner Schwarz (Einwender):

Herr Marten, zum Teil hat Herr Rothe meine Frage schon beantwortet. Sie hatten von einem einzelnen anonymen Einwender gesprochen. Erstens. Woher wissen Sie, dass es ein Einwender war? Zweitens. Wie kann ein anonym Mensch ein solches Verfahren beeinflussen? Das verstehe ich nicht. Dann muss er auch den Mut haben, sich zu melden, zumindest bei Ihnen. Sonst kann man doch jedes Verfahren kippen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

So ist es auch geschehen. Es war ein schriftlicher Antrag, die Nichtöffentlichkeit wieder herzustellen. Selbstverständlich haben wir überprüft, ob es ein Einwender ist. – Er ist ein Einwender.

Werner Schwarz (Einwender):

Sie kennen ihn also?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Werner Schwarz (Einwender):

Dann ist es in Ordnung. Ich dachte, das ist einer, der so einen Blödsinn macht.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein. – Auf der Rednerliste steht jetzt Herr Ilse. Ist er da? – Anschließend erhält Herr Houben das Wort. Ich lenke den Blick ein bisschen auf die Uhr. Wir haben noch ein tagesaktuelles Ereignis.

(Vereinzelt Heiterkeit)

– Jetzt können nur Frauen lachen. – Herr Ilse.

Bernward Ilse (Betroffener):

Sehr geehrte Damen und Herren von der Bezirksregierung, sehr geehrte Zuhörer im Auditorium! Der Sachverständigenrat beim Bundesumweltministerium hat die schwersten umweltpolitischen Probleme in Deutschland benannt: Neben dem Klimaschutz gehört hierzu auch der anhaltende Freiflächenverbrauch, in Deutschland ein wichtiges und zentrales Problem. Unsere Landschaft wird immer mehr zersiedelt und zerschnitten, mit weitreichenden Folgen für unsere Arten und für unsere Natur.

Die Umweltverträglichkeitsstudie stellt fest, die Versiegelung führe zu einem sehr hohen Beeinträchtigungsrisiko. 45 ha werden echt neu versiegelt. Darüber hinaus kommt es zu einem weiteren Verbrauch von Freiflächen in dem Sinne, dass mehr Siedlungs- und Verkehrsfläche entsteht. Hinzu kommen weitere Erschließungsstraßen. Wir alle haben noch die Diskussion um die unsägliche A 44-Osttangente durch die Niersaue in Erinnerung. Man darf gespannt sein, ob sich dann, wenn der Flughafen einmal da ist, nicht auch Politiker finden werden, die wieder einen ökologischen Kahlschlag in der Niersaue fordern. Das hat also sehr weitreichende Folgen für den Flächenverbrauch.

Das Statistische Bundesamt hat zuletzt Zahlen für 2003 ermittelt. Täglich werden in Deutschland 93 ha Freiflächen zugebaut. Insgesamt wurde im Jahr 2003 in Deutschland eine Fläche von 340 km² für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen verbraucht. Im Jahr 2002 waren es 117 ha und im Jahr 2001 waren es 131 ha pro Tag; es gab also einen kleinen Rückgang, aber insgesamt ist der Flächenverbrauch besorgniserregend hoch. Die Bundesregierung hat darauf reagiert und in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zutreffend festgestellt: Der Freiflächenverbrauch muss in Deutschland drastisch reduziert werden, bis 2020 um 75 % auf 30 ha pro Tag. Alle, die wie die Bezirksregierung Planungshoheit haben und solche Dinge in ihrer Planungskompetenz regeln, sind angehalten, das zu vollziehen, denn die Bundesregierung selber hat nicht die Planungskompetenzen, um ihre Ziele, die richtig und gut sind, umzusetzen.

Wir haben im Rhein-Kreis Neuss, aus dem ich komme, bereits heute einen hohen Freiflächenverbrauch. Ich erinnere nur an BOA-Kraftwerke, an neue Wohngebiete, an Garzweiler I und II, an den notwendigen, aber auch Freiflächen verbrauchenden Ausbau der Autobahnen auf sechs Spuren, z. B. der A 57, an die Diskussion um Ikea, ein Möbelhaus aus Kaarst, das nördlich der A 52 verlagert werden muss. Dieser immense Freiflächenverbrauch zwingt uns dazu, auf unnützen, überflüssigen Freiflächenverbrauch hier beim Flughafenausbau oder besser gesagt -neubau Mönchengladbach zu verzichten. Er ist überflüssig und sollte auch aus Gründen des Freiflächenschutzes dringend verhindert werden.

Hinzu kommt, dass wir im Rhein-Kreis Neuss beim Waldvermehrungsprogramm zunehmend Probleme bekommen. Wir sind auf die Kooperationsbereitschaft der Landwirtschaft angewiesen. Diese muss jedoch jährlich einen Verlust von mehr als 200 ha Freifläche in Kauf nehmen. Insofern schwindet bei ihr die Bereitschaft, Flächen für das Waldvermehrungsprogramm bereitzustellen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als nächster Redner steht Herr Houben auf der Liste. – Erst Herr Zerbe? – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich bitte um Nachsicht, Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich bin so neutral, dass ich Sie übersehe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich darf dazu eine kurze Ergänzung geben. Ich zitiere sie aus der Broschüre der ADV „Luftfahrt und Umwelt“. Die ADV ist die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen. Es wird aber relativ kurz:

Seit 1970 hat sich die Gesamtlänge der Bundesautobahnen mehr als verdoppelt. 2001 standen dem Straßenverkehr in Deutschland mehr als 11.700 Autobahnkilometer und 41.282 km Bundesstraßen zur Verfügung. Die Eigentumsstrecken der Deutschen Bahn hatten im Jahr 2000 eine Gesamtlänge von 44.730 km. Demgegenüber beträgt die Gesamtlänge der auf den 34 deutschen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linienverkehr vorhandenen 46 Start- und Landebahnen gerade 120 km. Von der Gesamtfläche Deutschlands, rund 357.000 km², entfallen 54 % auf die Landwirtschaft, 30 % auf Waldflächen, 12 % auf Siedlungs- und Verkehrsflächen und 4 % auf sonstige Flächen.

Das wäre es an Ergänzung. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Houben, wie schaut es aus? Sie haben es wieder punktgenau geschafft, als letzter Redner des Tages zu landen. Man könnte natürlich auch einmal als erster Redner des folgenden Tages reden.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich muss das nur wiederholen. Ich liebe es, wenn ein Plan funktioniert, heute sogar ohne jede Manipulation.

Ich will mich so kurz fassen, dass ich auf den Punkt komme, und verspreche, den Rest einfach aufzuheben. Ich setze gleich mit der ADV und einer Frage an Herrn Zerbe fort. Ich bitte darum, das Bild von gestern – Verkehrsentwicklung – noch einmal aufzulegen.

(Folie)

Dazu hatte ich die Zahlen IFR-Flugbewegungen an den Landeplätzen und Flughäfen dargestellt. Dazu zählt auch Mönchengladbach. Ich hatte gestern begonnen, das Gleiche einmal für Passagierzahlen zu machen. Dabei ist mir etwas ganz Merkwürdiges aufgefallen. Im Jahresbericht für 2004 der ADV habe ich gefunden: Flugbewegungen im Linienverkehr für Mönchengladbach 652; Fluggäste 6.586. In den Zahlen, die ich hier für die IFR-Flugbewegungen dargestellt habe, sind für 2003 in absoluten Zahlen 9.044 und für 2004 in absoluten Zahlen 5.983 angegeben, was ein Minus von 83 % bedeutet.

Dazu geht folgende Frage an Herrn Zerbe: Ergibt sich die Differenz zwischen 5.983 und 652 aus anderen Instrumentenflügen in Mönchengladbach?

(Zustimmung von Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin])

– Wenn Herr Zerbe dies bestätigt, dann müsste man selbstverständlich feststellen, dass Instrumentenanflüge an anderen Flughäfen ein anderes Verhältnis zu dem wirklich stattfindenden Linienverkehr haben, weil nicht jeder Flughafen so viel Nichtlinienverkehr hat wie Mönchengladbach. Ich werde versuchen, das herauszufinden. Die Grafik kann aber dadurch für Mönchengladbach nur dramatischer werden, also noch schlechter, als sie sich jetzt darstellt. Um das, was hier auf meinem Blatt für 2004 steht, anzuführen: 652 Flugbewegungen im Linienverkehr. Das war ein Minus von 79,8 % gegenüber 2003. Bei den geflogenen Passagieren stehen 6.586 – das waren immerhin zehn pro Maschine –: ein Minus von 95 %. Dies nur als Erklärung zu dem Bild, weil mir da selber einige Zweifel an den Zahlen kamen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe dazu.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich tue mich etwas schwer, jetzt etwas zu einer Statistik zu sagen, die – –

Wolfgang Houben (Einwender):

Das müssen Sie nicht jetzt machen. Schauen Sie sich das einfach an: ADV, 2004, Passagiere und Flugbewegungen. Das finden Sie im Internet und in Ihren Unterlagen; Sie sind ja Mitglied in dem Laden. Also wird es für Sie kein Problem sein, das aufzubereiten. Das müssen wir nicht jetzt machen.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Gut!)

Aber etwas anderes müssen wir jetzt machen. Sie alle wissen, dass ich wahnsinnig gern lese, zum Leidwesen meiner Frau. Das habe ich in der Vergangenheit getan. Heute Morgen, als wir über die Stopways stritten, hat irgendetwas bei mir geklingelt. Deswegen muss ich Ihnen allen jetzt etwas vorlesen. Es stammt aus dem aktuellen Antrag auf Planfeststellungsbeschluss, unterschrieben von den Herren Zerbe und Kames, beide hier anwesend; sie werden also wissen, was darin steht. Ich beginne auf Seite 2 von 18, Abschnitt D:

Mit Genehmigungsbescheid vom 30.06.2000 änderte die Bezirksregierung unter anderem die in Ziffer I/3 d der Genehmigung vom 24.10.1968 enthaltene Feststellung: Tragfähigkeit LCN 25 in Tragfähigkeit PCN 30.

Ich erspare mir jetzt, den ganzen Rest vorzulesen, und komme zum Schluss:

... dass sich an die 1.200 m lange Start- und Landebahn an beiden Enden anschließenden befestigten heutigen Sicherheitsflächen von jeweils 120 x 30 m Ausdehnung als Stoppbahnen/Stopways angelegt und betrieben werden durften, ohne dass es dazu einer Planfeststellung/Plangenehmigung oder Genehmigungsänderung bedarf. Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

Gegen diesen Bescheid legten die Städte Korschenbroich und Willich sowie zwei Privatpersonen Widerspruch ein. Das OVG Münster ordnete aufgrund eines Rechtsschutzbegehrens an, die aufschiebende Wirkung wieder herzustellen und die Stoppbahnen da zu lassen, wo sie waren. Die Flughafengesellschaft hat inzwischen den Antrag zurückgenommen.

Dann haben wir ein wenig darüber gestritten, wie es denn mit der Verlängerung der Bahn sei, ob man nicht einfach die vorhandene Bahn nehmen und verlängern könnte. Darauf haben wir – ich gucke mal auf die Uhr, wie viel Zeit ich noch habe – immer wieder ausschweifende Erläuterungen bekommen, dass das nach irgendwelchen ICAO-Vorschriften usw. nicht möglich sei.

Den Rest, den ich hier in dem Antrag habe, verschiebe ich auf das nächste Mal, wenn ich zu Wort komme. Ich komme jetzt genau auf diesen Punkt – das ist ziemlich weit hinten –:

Auch Vorhabensalternativen haben die Herren Zerbe und Kames betrachtet. Folgende Alternativen werden vorgestellt:

Vorhabensalternativen: Ausbauvariante 1: Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn bei gleichzeitiger Verbreiterung von 30 auf 45 m beidseitig wegen vorhandenem Gefälle.

Das schlagen Sie selber als Ausbauvariante vor, im aktuellen Antrag! Auf der nächsten Seite, so dachte ich, finde ich die hier so häufig und wortreich vorgetragene Begründung, warum man dies nicht machen könne. De facto finde ich hier etwas anderes. Also muss ich den Eindruck haben, dass ich entweder im Antrag oder hier in der Erörterung belogen werde. Ich lese Ihnen jetzt die Antwort vor:

Die Variante 1 wurde verworfen, da die Verlängerung und Verbreiterung unter Aufrechterhaltung des Flugbetriebs wirtschaftlich unabwägbar Risiken birgt und technisch keine zufrieden stellende längerfristige Lösung darstellt.

Da ist von ICAO-Regeln und der angeblichen Tatsache, dass man diese Bahn dann überhaupt nicht benutzen dürfe, überhaupt keine Rede.

Ich habe heute schon einmal die Unterlagen der Antragstellerin kritisiert und als schlampig bezeichnet. Wenn sich hier wieder eine solche Schlamperei verbirgt, dann ist das inzwischen ein ganz klein wenig mehr als nur noch schlampig, denn das ist der bewusste Versuch, einen hinters Licht zu führen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, Herr Kames, wer antwortet jetzt? – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Houben, ich sehe darin keinesfalls einen Widerspruch. Ich habe heute deutlich zu machen versucht, dass durch diese Streifenbreite bei einer Verlängerung – darüber sind wir uns sicherlich einig: der Streifen, den ich freizuhalten habe und auf dem nichts stattfinden kann, verdoppelt sich – unter anderem ein Großteil der vorhandenen Infrastruktur verloren ginge. Das ist der Hintergrund, dass dies technisch keine zufrieden stellende und längerfristige Lösung darstellte. Das ist mit diesem Satz umschrieben. Lassen Sie es mich nicht an Prozenten festmachen, aber die sechs Hauptvorfeldpositionen vor dem Terminal wären bei diesem Streifen unter Berücksichtigung eines weiterhin parallelen Rollweges – ich habe das einmal Status quo genannt – insgesamt nicht mehr nutzbar und müssten an anderer Stelle wieder errichtet werden. Wir verlieren dadurch also einen Großteil der Betriebsflächen, die heute vollständig in Betrieb sind und durch die jetzt beantragte Bahn auch weiterhin unverändert in Betrieb bleiben könnten, ohne weitere Neuversiegelungen, die bei der bestehenden Bahnachse, nur um den Status quo zu erhalten, erforderlich gewesen wären.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Kames, aber Sie gestehen mir doch zu, dass für den nicht fachkundigen Leser der Antragsunterlagen – bei mir handelt es sich um einen solchen – nicht erkennbar ist, dass hier etwas nicht möglich ist. Sie haben heute noch einmal wortreich beschrieben, dass man das nicht machen dürfe, aber bislang nicht die Begründung gebracht, die sie jetzt angeführt haben. Vielmehr haben Sie uns erklärt: Wenn wir die Bahn um 1 m verlängerten, dann geht das nicht mehr. Wenn Sie hier die Verlängerung der Bahn als Ausbauvariante betrachten und bereits wissen, dass das nicht geht, dann frage ich: Warum tun Sie das überhaupt? Wen wollen Sie damit worum täuschen? Wenn es nicht geht, ist es nicht wert, als Variante aufgenommen zu werden. Daher bleibe ich dabei: Sie versuchen hier etwas vorzutäuschen, was nicht stattfindet.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das sehe ich nicht so, Herr Houben. Ich glaube, wir haben das recht ordentlich beschrieben. Jetzt diskutieren wir auf einmal über Prosa.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben bei dem Thema Bedarf/Alternativen ohnehin noch weiteren Erklärungsbedarf gesehen. Wir werden das Thema sicherlich noch einmal aufgreifen.

Es ist jetzt 19:55 Uhr. Ich unterbreche die Erörterung. Wir setzen sie am kommenden Donnerstag um 10:00 Uhr mit dem Thema Gesundheit fort und erwarten zunächst die Experten. Einen schönen Abend noch!

(Allgemeiner Beifall)

Schluss: 19:56 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Cornelia Patzschke, Leipzig)

(Wolfgang Wettengel, Leipzig)